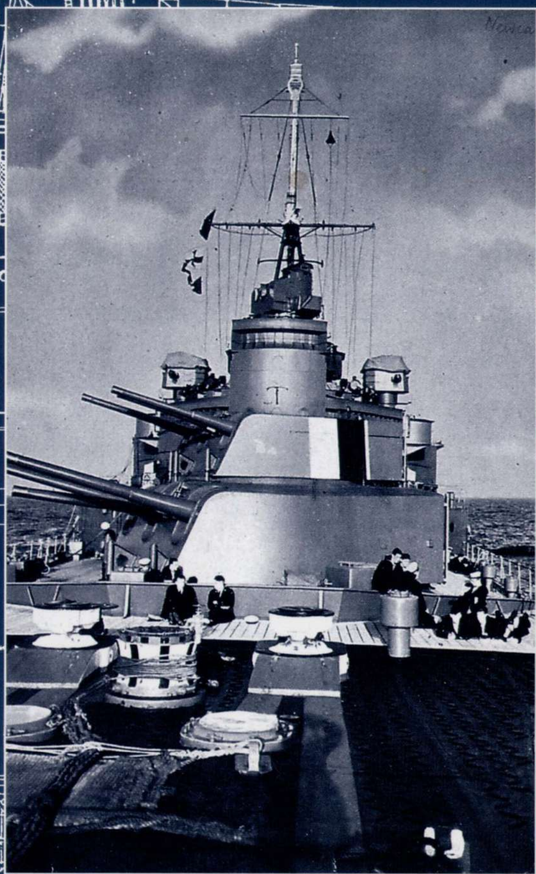
Cena: 26 zł

7 BIBLIOTEKA MAGAZYNU **MORZA** STATKI I OKRĘTY

ISBN 83-88920-09-X

JACEK JAROSZ

Brytyjskie krążowniki lekkie typu 'Town'



MAGNUM X



Birmingham w lutym 1945 r. Wieżę „X" zdjęto w okresie pomiędzy lipcem a listopadem 1944 r. w Norfolku (USA).



Glasgow w 1942 r. od rufy z lotu ptaka.



Mała gala banderowa na *Glasgow* w 1954 r. Zabudowane skrzydła pomostu. Antena naprowadzania lotnictwa po prawej stronie komina rufowego. Brak wieży „X", zaś hangary używano do innych celów.



JACEK JAROSZ

Brytyjskie krążowniki lekkie typu *Town*

Newcastle
Southampton
Sheffield
Glasgow
Birmingham
Manchester
Liverpool
Gloucester



Wydawnictwo MAGNUM X
Warszawa 2002

Fotografia na okładce: *Newcastle* w czasie hiszpańskiej wojny domowej.
Fotografia na IV stronie okładki: HMS *Glasgow* od rufy w 1938 r. podczas ćwiczeń przeprowadzanych na cześć króla Jerzego VI. Dobrze widać gruby na 76-102 mm pancerz burtowy oraz pierwotnie umieszczony nisko rufowy dalocelownik HACS Mk IV.
Fotografia na stronie tytułowej: *Glasgow* wpływa 1 lipca 1955 r. do portu handlowego w Gdyni. Widoczny kształt nieco zmodernizowanego pomostu bojowego (szczególną uwagę zwraca nietypowa zabudowa skrzydeł).

Źródła ilustracji: Abrahams, Arms and Armour Press, D.K. Brown, Chatham, Conway Maritime Press, Conway Picture Library, „Illustrated London News", Imperial War Museum, JFS, Matthews, Ministry of Defence, „Morze", A. & J. Pavia, R. Perkins, A. Preston, A. Raven i J. Roberts, Real Photos, „La Revue Maritime", RNZ Navy, Royal Navy, Skyfotos, „Sphere", Sutcliff, „Sveriges Flotta", Jerzy Uklejewski, US Navy, P.A. Vicary, Wright & Logan, World Ship Society, zbiory Andrzeja Jaskuły, Jerzego Micińskiego oraz Autora

Redakcja: Andrzej Jaskuła

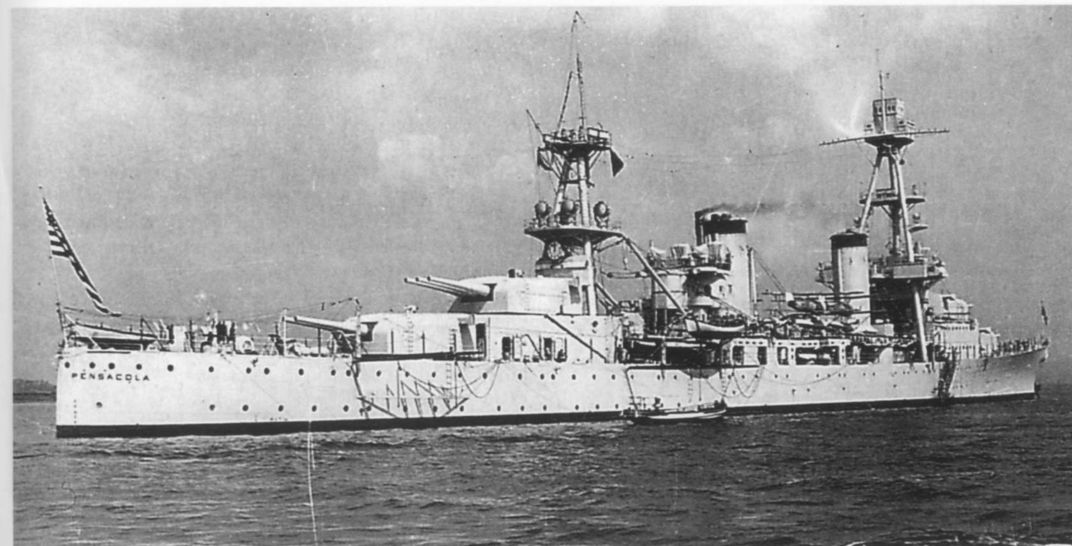
Redakcja techniczna: Janusz Kozak
Skład i łamanie: KJA

Wydanie I, Warszawa 2002

ISBN 83-88920-09-X

Wydawca: Magnum X sp. z o.o.
ul. Grochowska 306/308, 03-240 Warszawa

Druk i oprawa: Lotos sp. z o.o.



Krążownik ciężki *Pensacola* (CA 24) w 1934 r. Amerykański przedstawiciel nowej klasy okrętów wojennych, która wykształciła się w wyniku postanowień konferencji waszyngtońskiej.

GENEZA

Konferencja waszyngtońska

Po zakończeniu I wojny światowej zwycięskie państwa morskie uznały, że istnieje konieczność poważnego ograniczenia nadmiernie rozbudowanych w trakcie jej trwania flot wojennych, zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym. Od 12 listopada 1921 do 6 lutego 1922 roku obradowała w Waszyngtonie międzynarodowa konferencja, na której między innymi dokonano ustaleń dotyczących ilościowego i jakościowego potencjału flot wojennych państw w niej biorących udział. Traktat waszyngtoński miał obowiązywać do końca 1936 roku. Tak zwany „układ pięciu" – opracowany przez sygnatariuszy, czyli przez Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię, Japonię, Francję i Włochy – podzielił okręty wojenne na dwie główne grupy oraz ustalił globalne limity tonażowe ich dotyczące i ograniczenia jakościowe (wyporność standardowa i kaliber armat).

Do grupy pierwszej zaliczono okręty liniowe (pancerniki i krążowniki liniowe), natomiast do drugiej – lekkie okręty nawodne (podgrupa „A" – krążowniki i niszczyciele), okręty podwodne („B") i okręty lotnicze („C" – lotniskowce i okręty-bazy wodnopłatowców). W poszczególnych klasach ustalono następujące limity tonażowe (globalne):

okręty liniowe
- Stany Zjednoczone – 525 000 ts
- Wielka Brytania – 525 000 ts
- Japonia – 315 000 ts
- Francja – 175 000 ts
- Włochy – 175 000 ts

okręty lotnicze
- Stany Zjednoczone – 135 000 ts
- Wielka Brytania – 135 000 ts
- Japonia – 81 000 ts
- Francja – 60 000 ts
- Włochy – 60 000 ts

krążowniki
- brak ograniczeń

Ograniczenia jakościowe w poszczególnych klasach wyglądały następująco:

okręty liniowe
wyporność – 35 000 ts std, kaliber armat – 406 mm (16 cali)

okręty lotnicze
wyporność – 27 000 ts std, kaliber armat – 203 mm (8 cali)

krążowniki
wyporność – 10 000 ts std, kaliber armat – 203 mm (8 cali)

Krążowniki waszyngtońskie

Ustalenia konferencji waszyngtońskiej dotyczące ograniczenia globalnego i jednostkowego tonażu głównych okrętów artyleryjskich – tj. pancerników i krążowników liniowych (nazwanych łącznie: „capital ships") – spowodowały, że potęgi morskie starały się wypełnić powstałą w ten sposób lukę poprzez budowanie krążowników o maksymalnych dopuszczalnych parametrach jakościowych. W drugiej połowie lat 20. i w latach 30. ubiegłego wieku Stany Zjednoczone, Wielka Brytania (z Australią), Japonia, Francja i Włochy wprowadziły do służby w sumie 52 okręty, które zostały zbudowane według kryteriów traktatowych przez co zyskały miano tzw. krążowników waszyngtońskich. Jednostki amerykańskie miały wyporności standardowe w granicach od 9006 do 10 258 ts i prędkości maksymalne od 32,5 do 32,7 węzła, brytyjskie – od 9750 do 9975 ts i 31,5-32,3 w., japońskie – od 9850 do

10 000 ts i 32,5-33,3 w., francuskie - od 9938 do 10 000 ts i 31-33,75 w., a włoskie - od 10 339 do 11 712 ts i 32-36 w. Jak widać, US Navy - w mniejszym stopniu, oraz flota włoska w większym, przekroczyły obowiązujące normy w zakresie wyporności krążowników.

Zbudowano okręty następujących typów:

Stany Zjednoczone (17)

2 typu *Pensacola* (w służbie od 1929-30, artyleria główna 10×203 mm)
6 typu *Northampton* (1930-31, 9×203 mm)
2 typu *Portland* (1932-33, 9×203 mm)
7 typu *New Orleans* (1933-37, 9×203 mm)

Wielka Brytania z Australią (13)

7 typu *Kent* (1928, 8×203 mm)[1]
4 typu *London* (1929, 8×203 mm)
2 typu *Dorsetshire* (1930, 8×203 mm)

Japonia (8)

4 typu *Myoko* (1928-29, 10×200, potem 203 mm)
4 typu *Takao* (1932, 10×203 mm)

Francja (7)

2 typu *Duquesne* (1928, 8×203 mm)
1 typu *Suffren* (1930, 8×203 mm)
3 typu *Colbert* (1931-32, 8×203 mm)
1 typu *Algérie* (1934, 8×203 mm)

Włochy (7)

2 typu *Trento* (1928-29, 8×203 mm)
4 typu *Zara* (1931-32, 8×203 mm)
1 typu *Bolzano* (1933, 8×203 mm)

Oprócz wymienionych jednostek, w okresie obowiązywania traktatu zbudowanych zostało przez Japonię, Wielką Brytanię, Argentynę (we Włoszech) i Związek Radziecki również dziewięć krążowników „quasi-waszyngtońskich", nie w pełni wykorzystujących jego możliwości. Okręty japońskie miały wyporności standardowe wynoszące 7100 ts i prędkości maksymalne 34,5 węzła, brytyjskie - 8250-8390 ts i 32--32,3 w., argentyński - 6800 ts i 32 w., a radziecki - 7650 ts i 29 w.

Były to następujące jednostki:

Japonia (4)

2 typu *Furutaka* (1926, 6×200, potem 203 mm)
2 typu *Aoba* (1927, 6×200, potem 203 mm)

Wielka Brytania (2)

1 typu *York* (1930, 6×203 mm)
1 typu *Exeter* (1931, 6×203 mm)

Argentyna (2)

2 typu *Almirante Brown* (1931, 6×190 mm)

Związek Radziecki (1)

1 typu *Krasnyj Kawkaz* (1932, 4×180 mm, ukończony po zmianie planów pochodzący z okresu I wojny światowej krążownik lekki typu *Swietłana*)

Od podpisania traktatu waszyngtońskiego do końca lat 20. rozpoczęto budowę niewielu lżejszych krążowników - z armatami kalibru 152 mm lub zbliżonego (oczywiście kontynuowano budowę jednostek typów rozpoczętych wcześniej). W sumie Japonia, Francja, Włochy, Niemcy i Hiszpania wprowadziły do służby 19 tych okrętów. Krążowniki japońskie miały wyporności standardowe rzędu 2890-5195 ts i prędkości maksymalne od 35,2 do 35,5 węzła, francuskie - 7249 ts i 33 w., włoskie - 5110-5170 ts i 36,5 w., niemieckie - 5600-6650 ts i 29,4-32 w., a hiszpańskie - 7475 ts i 33 w.

Były to jednostki następujących typów (nie wszystkie były okrętami nowoczesnymi):

Japonia (4)

1 typu *Yubari* (1923, 6×140 mm)
3 typu *Sendai* (1924-25, 7×140 mm)

Francja (3)

3 typu *Duguay Trouin* (1926, 8×155 mm)

Włochy (4)

4 typu *Alberto di Giussano* (1931-32, 8×152 mm)

Niemcy (5)

1 typu *Emden* (1925, 8×150 mm)
3 typu *Königsberg* (1929-30, 9×150 mm)
1 typu *Leipzig* (1931, 9×150 mm)

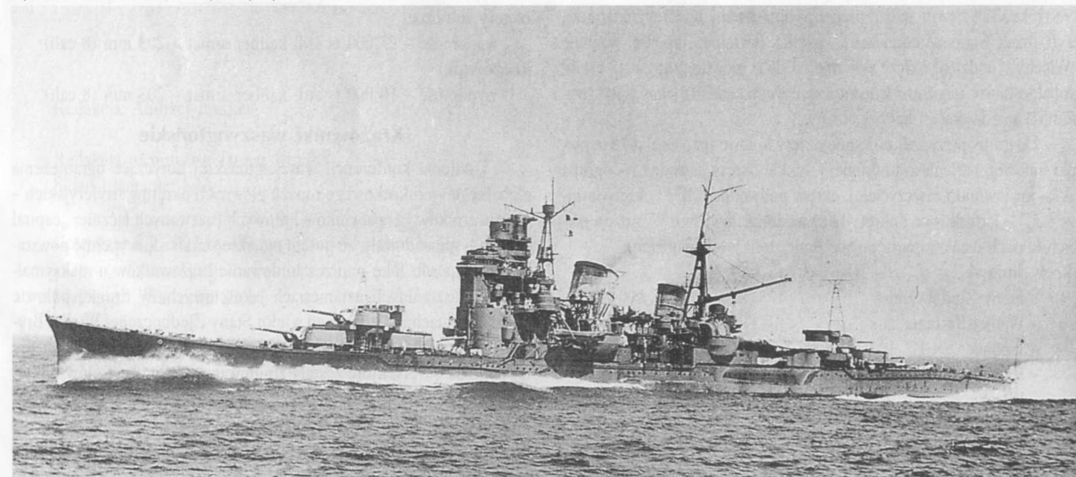
Hiszpania (3)

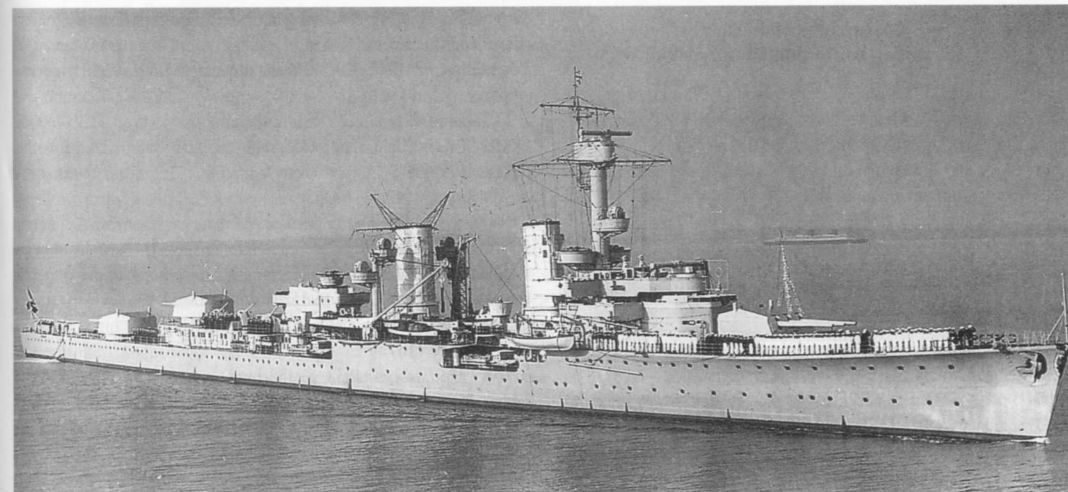
3 typu *Principe Alfonso* (1925-31, 8×152 mm)

W końcu lat 20. krążowniki waszyngtońskie zaczęły otrzymywać pierwsze oceny. Ich zwolennicy wskazywali na generalnie dużą prędkość, wysoką dzielność morską, dobrą manewrowość i pokaźny zasięg jednostek, jak również na artylerię o sporym potencjale. Według oponentów były one zbyt drogie i za duże do wykonywania typowo krążowniczych zadań - a co za tym idzie stanowiły stosunkowo łatwy do trafienia - i z reguły słabo opancerzony - cel. Najbardziej jednak krytykowany był kaliber armat - niewystarczający do działań przeciw okrętom liniowym, a z kolei zbyt duży do zwalczania lżejszych jednostek - krążowników czy też niszczycieli. Porównywano krążowniki waszyngtońskie z wcześniejszą - budowaną na przełomie XIX i XX wieku - podklasą krążowników - krążownikami pancernymi, które również z powyższych powodów były krytykowane i których budowę zakończono jeszcze przed I wojną światową (ostatnim był, zachowany do dziś w Pireusie jako okręt-muzeum, grecki *Georgios Averof*). Wobec powyższej sytuacji, na przełomie lat 20. i 30. ukształtowały się dwa główne kierunki w konstruowaniu krążowników. Pierwszy z nich dotyczył wzmocnienia opancerzenia jednostek z armatami 8-calowymi oraz polepszenia ich najważniejszych parametrów, drugi zaś - budowy okrętów lżejszych - z armatami 6-calowymi (lub o kalibrze zbliżonym), co przy mniejszych kosztach pozwalałoby na włączanie w skład flot większej ich liczby.

[1] W tym dwa australijskie - *Australia* i *Canberra*

Japoński krążownik ciężki *Myoko* po przebudowie z 1941 r.





Niemiecki krążownik lekki *Königsberg* w 1935 r.

Konferencja londyńska

Kolejna morska konferencja rozbrojeniowa obradowała od 21 stycznia do 22 kwietnia 1930 roku w Londynie. Do historii przeszła jako pierwsza, a zajmowano się na niej ponownym ustaleniem limitów tonażowych dla flot państw uczestników - Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Japonii - oraz sprawami związanymi z klasyfikacją okrętów wojennych. Jeśli chodzi o krążowniki, to nastąpił ich podział na dwie główne kategorie - „A" i „B". Do pierwszej podklasy zaliczono jednostki z armatami kalibru powyżej 155 mm (przy zachowaniu jednak dotychczasowej górnej granicy 203 mm), do drugiej natomiast - okręty z armatami kalibru 155 mm i mniejszego. Od tej pory okręty kategorii „A" zwano krążownikami ciężkimi (ang. „heavy cruisers") lub krążownikami 8-calowymi, zaś kategorii „B" - krążownikami lekkimi (ang. „light cruisers") lub krążownikami 6-calowymi. Według ustaleń traktatu limity tonażowe (wyporność standardowa) głównych państw morskich - do wykorzystania do grudnia 1936 roku - dla klasy krążowników wynosiły:

krążowniki ciężkie		
Stany Zjednoczone	-	180 000 ts
Wielka Brytania	-	146 800 ts
Japonia	-	108 400 ts
krążowniki lekkie		
Stany Zjednoczone	-	143 000 ts
Wielka Brytania	-	192 000 ts
Japonia	-	100 450 ts

Jeśli chodzi o realizację programów budowy krążowników ciężkich według planów opracowanych już po konferencji londyńskiej, z głównych państw morskich problemem tym zajmowały się już tylko Stany Zjednoczone i Japonia (te pierwsze aż do końca lat 40. XX wieku). Okręty amerykańskie miały wyporności standardowe w granicach 10 589-17 255 (!) ts i prędkość 33 węzłów, natomiast japońskie - 11 215-12 400 ts i 35 w. Do służby weszły jednostki następujących typów:

Stany Zjednoczone (21)

1 typu *Wichita* (1939, 9×203 mm, zbudowany na kadłubie krążownika lekkiego typu *Brooklyn*)
14 typu *Baltimore* (1943-46, 9×203 mm)
3 typu *Oregon City* (1946, 9×203 mm, zbudowane na kadłubach krążowników typu *Baltimore*)
3 typu *Des Moines* (1948-49, 9×203 mm)

Japonia (6)

2 typu *Tone* (1938-39, 8×203 mm)
4 typu *Mogami* (przebudowane w 1939-40 z krążowników lekkich wprowadzonych do służby w latach 1935-37, 10×203 mm)

Pozostałe państwa - Związek Radziecki, Niemcy i Hiszpania - w powyższym okresie zbudowały w sumie 11 krążowników ciężkich. Okręty radzieckie miały wyporności standardowe rzędu 7880-8177 ts i prędkości 34-36 węzłów, niemieckie - 14 050-16 974 (!) ts i 32,5 w., a hiszpańskie - 10 113 ts i 33 w. Były to jednostki następujących typów:

Związek Radziecki (6)

2 typu *Kirow* (1938-40, 9×180 mm)
4 typu *Maksim Gorkij* (1940-44, 9×180 mm)

Niemcy (3)[2]

3 typu *Admiral Hipper* (1939-40, 8×203 mm)

Hiszpania (2)

2 typu *Canarias* (1936-37, 8×203 mm)

Powyższe zestawienia ilustrują poziom przekroczenia obowiązującego do grudnia 1936 roku limitu wyporności standardowej (10 000 ts) dla klasy krążowników, zwłaszcza w przypadkach okrętów amerykańskich i niemieckich.

[2] W 1940 roku Niemcy przeklasyfikowały na krążowniki ciężkie dwa „pancerniki kieszonkowe" typu *Deutschland* (*Lützow*) z sześcioma armatami kal. 280 mm (w istocie 283 mm), wprowadzone do służby w latach 1933-34, o wyporności standardowej 10 600--11 550 ts i prędkości 28 w.; trzeci okręt serii - *Admiral Graf Spee* (1936, 12 340 ts) - został wcześniej samozatopiony po bitwie u ujścia Rio de La Plata, w połowie grudnia 1939 roku.

Krążowniki lekkie po pierwszej konferencji londyńskiej

Po zakończeniu konferencji londyńskiej z 1930 roku rozpoczęto budowę zdecydowanie większej liczby krążowników lekkich niż w latach 20. Od początku lat 30. poprzez wojnę i okres powojenny zbudowano w sumie aż 148 okrętów tej klasy, w tym 27 krążowników przeciwlotniczych z 8-16 armatami kal. od 114 do 133 mm. Pozostałe 121 jednostek miało od 6 do 15 armat kal. 135-155 mm. Typowe krążowniki lekkie – brytyjskie, amerykańskie, włoskie, szwedzkie, radzieckie i argentyński – używały wyłącznie armat kal. 152 mm. Okręty japońskie i francuskie stosowały armaty kalibru zarówno 152, jak i 155 mm, natomiast holenderskie i niemiecki – tylko 150 mm. Jednostki brytyjskie miały wyporności standardowe w granicach od 5220 do 10 550 ts i prędkości maksymalne 31,5-32,5 węzłów, amerykańskie – od 6718 do 14 700 (!) ts i 32,5-33 w., japońskie – od 6650 do 8500 ts (nominalnie) i 35-37 w., francuskie – od 5886 do 7600 ts i 31-34 w. (jeden – szkolny, wyjątkowo 25 w.), włoskie – od 3686 do 9440 ts i 34-40 (!) w., radzieckie – 11 300 ts i 34 w., holenderskie – od 3787 do 8350 ts i 32-33,5 w., szwedzkie – od 4700 do 8200 ts i 28-33 w., niemiecki – 6520 ts i 32 w., a argentyński – 6500 ts i 30 w. Zbudowane zostały krążowniki następujących typów[3]:

Wielka Brytania z Australią (52)

5 typu *Leander* (1933-35, 8×152 mm)
3 typu *Sydney* (1935-36, 8×152 mm)
4 typu *Arethusa* (1935-37, 6×152 mm)
5 typu *Southampton* (1937, 12×152 mm)
3 typu *Gloucester* (1938-39, 12×152 mm)
2 typu *Edinburgh* (1939, 12×152 mm)
11 typu *Dido* (1940-42, 8-10×133 mm lub 8×114 mm, krążowniki przeciwlotnicze)
11 typu *Fiji* (1940-43, 12×152 mm, trzy ostatnie – 9×152 mm)
5 typu *Bellona* (1943-44, 8×133 mm, krążowniki przeciwlotnicze)
2 typu *Swiftsure* (1944-45, 9×152 mm)
1 typu *Superb* (1945, 9×152 mm; 3 dalsze jednostki tego typu zostały ukończone według zmienionych planów – jako typ *Tiger* 1959-61, 4×152 mm uniwersalne, z czego 2 okręty w latach 1965-72 przebudowano na krążowniki śmigłowcowe)

Stany Zjednoczone (51)

9 typu *Brooklyn* (1938-39, 15×152 mm)
11 typu *Atlanta* (1942-46, 16 lub 12×127 mm, krążowniki przeciwlotnicze)
29 typu *Cleveland* (1942-46, 12×152 mm, dwa ostatnie zwane też typem *Fargo*)
2 typu *Worcester* (1948, 12×152 mm uniwersalne, krążowniki przeciwlotnicze)

Japonia (9)

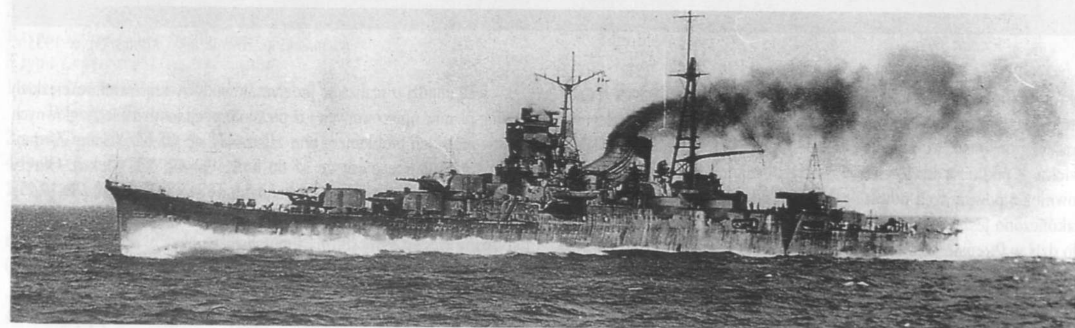
4 typu *Mogami* (1935-37, 15×155 mm, przebudowane na krążowniki ciężkie 1939-40)
4 typu *Agano* (1942-44, 6×152 mm)
1 typu *Oyodo* (1943, 6×155 mm)

Francja (8)

1 typu *Jeanne d'Arc* (1931, 8×155 mm, krążownik szkolny)
1 typu *Émile Bertin* (1934, 9×152 mm, krążownik minowy)
6 typu *La Galissonniere* (1935-37, 9×152 mm)

Włochy (13)

2 typu *Luigi Cadorna* (1933, 8×152 mm)
2 typu *Raimondo Montecuccoli* (1935, 8×152 mm)
2 typu *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta* (1935-36, 8×152 mm)



Japoński krążownik lekki *Mogami* w czasie prób odbiorczych w 1935 r.

2 typu *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi* (1937, 10×152 mm)
3 typu *Attilio Regolo* (1942-43, 8×135 mm, krążowniki zwiadowcze; czwarty okręt typu został ukończony w 1956 jako przewodnik flotylli niszczycieli z 6×127 plot.)

Związek Radziecki (5)

5 typu *Czapajew* (1949-50, 12×152 mm)

Holandia (5)

1 typu *De Ruyter* (1936, 7×150 mm)
2 typu *Tromp* (1938-40, 6×150 mm)
2 typu *De Ruyter* (1953, 8×152 mm, ukończone po zmianie planów)

Szwecja (3)

1 typu *Gotland* (1934, 6×152 mm, krążownik lotniczy)
2 typu *Tre Kronor* (1947, 7×152 mm)

Niemcy (1)

1 typu *Nürnberg* (1935, 9×150 mm)

Argentyna (1)

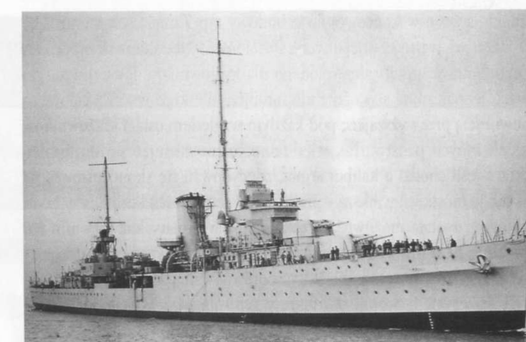
1 typu *La Argentina* (1938, 9×152 mm, krążownik szkolny)

Pierwsze brytyjskie krążowniki lekkie lat trzydziestych

Kilka miesięcy po zakończeniu pierwszej konferencji londyńskiej – we wrześniu 1930 roku – Royal Navy rozpoczęła budowę pierwszego po dziesięcioletniej przerwie[4] krążownika lekkiego, który otrzymał nazwę *Leander*. Okręt ten stał się prototypem serii pięciu jednokominowych jednostek (pozostałe w kolejności alfabetycznej to: *Achilles*, *Ajax*, *Neptune* i *Orion*), pod które stępki położono w latach 1930-1931, wodowano – 1931-1934 i wcielono do służby – 1933-1935. Krążowniki przy wypornościach – standardowej od 6985 do 7270 ts i maksymalnej od 9000 do 9280 ts miały następujące wymiary kadłubów: długość 169,01 m (między pionami 159,10 m), szerokość 16,97 m i zanurzenie 6,07-6,22 m. Napędzane turbinami parowymi o mocy łącznej 72 000 KM osiągały prędkość maksymalną 32,5 węzłów. Były słabo opancerzone – zabezpieczono jedynie magazyny amunicyjne, wieże artyleryjskie i w niewielkim stopniu siłownie. Uzbrojenie pierwotne składało się z ośmiu armat kal. 152 mm Mk XXIII ustawionych w czterech wieżach, czterech pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 102 mm Mk V oraz dwóch poczwórnych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm. Jednostki wyposażono także w katapultę i wodnopłatowiec.

W roku 1933 rozpoczęto budowę krążowników lekkich typu *Sydney* (*Amphion*, *Apollo* i *Sydney*), które wodowano w 1934, a wcielono do służby w latach 1935-1936. *Sydney* – początkowo mający nazywać się *Phaeton* – został ukończony od razu dla Royal Australian Navy. *Apollo* i *Amphion* weszły w skład floty australijskiej w latach 1938-1939 jako *Hobart* i *Perth* (uznawany niekiedy za prototyp). Okręty od jednostek typu *Leander* różniły się innym rozplanowaniem siłowni (w odróżnieniu od pojedynczych maszynowni i kotłowni *Leanderów*, otrzymały po dwie maszynownie i po dwie kotłownie, co warunkowało ustawienie dwóch kominów) oraz zamontowaniem zabezpieczającego ją pasa pancernego. Wyporności standardowe krążowników wynosiły od 6830 do 7105 ts, natomiast pełne – od 8850 do 9150 ts. Jednostki miały następujące wymiary: 171,37 (159,10 m.p.)×17,27×5,64-5,79 m. Tak jak *Leandery* były napędzane turbinami o mocy łącznej 72 000 KM i osiągały prędkość 32,5 węzłów. Otrzymały również takie same uzbrojenie i wyposażenie lotnicze.

W latach 1933-1935 położono stępki pod okręty typu *Arethusa* (*Arethusa*, *Aurora*, *Galatea* i *Penelope*) – trzeciej już serii nowych krążowników lekkich dla Royal Navy. Jednostki te wodowano w latach 1934-1936, a wcielono do służby w latach 1935-1937. Były one pomniejszoną wersją typu *Sydney*, z uzbrojeniem głównym zredukowanym o jedną wieżę („X") armat kal. 152 mm. Otrzymały podobnie rozplanowane siłownie zabezpieczone pasem pancernym oraz także po dwa kominy. Ich turbiny miały moc łączną 64 000 KM, co pozwalało



Należący do typu *Leander* brytyjski krążownik lekki *Ajax*.

na osiąganie prędkości maksymalnej 32,3 węzłów. Uzbrojenie składało się z sześciu armat kal. 152 mm Mk XXIII, czterech pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 102 mm Mk V (*Arethusa* i *Galatea*) lub czterech podwójnych armat tego samego kalibru Mk XVI (*Aurora* i *Penelope*, później do tego standardu doprowadzono *Arethusę* i *Galateę*) oraz dwóch potrójnych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm. Okręty wyposażono także w katapultę i wodnopłatowiec (bez *Aurory*).

Trzy przedstawione powyżej typy krążowników stanowiły początek realizacji brytyjskiej doktryny wojennomorskiej, przewidującej konieczność posiadania przez flotę minimum 50 (początkowo planowano 70) nowych krążowników niezbędnych do zabezpieczenia interesów imperium na większości mórz i oceanów świata. Generalnie jednostki te pod względem wyporności i uzbrojenia nie odbiegały od okrętów tej klasy innych państw. Ich prędkości były nieco niższe, jednak ważniejszą dla Brytyjczyków sprawą był większy zasięg własnych krążowników.

Japońskie zagrożenie – krążowniki typu *Mogami*

Inaczej niż pozostałe państwa morskie po podpisaniu w roku 1930 traktatu londyńskiego do sprawy budowy krążowników lekkich podeszli Japończycy. Praktycznie wykorzystali już swój liczący 108 400 ts limit tonażowy w odniesieniu do krążowników ciężkich (14 200 ts – typ *Furutaka*, 14 200 ts – typ *Aoba* i 40 000 ts – typ *Nachi* oraz 39 400 ts –



Brytyjski jednokominowy krążownik lekki *Leander* w 1937 r. z ówcześnie nowym wodnopłatowcem – łodzią latającą Vickers-Supermarine *Walrus*.

[3] Nie ujęto jednostek z mniejszą niż sześć liczbą armat artylerii głównej (francuski krążownik minowy *Pluton* oraz trzy japońskie krążowniki szkolne typu *Katori*) lub o niższej niż 2500 ts wyporności standardowej (dwa chińskie okręty typu *Ning Hai*).

[4] Ostatnim zbudowanym jeszcze według wojennych założeń krążownikiem nominalnie lekkim – choć według warunków traktatów waszyngtońskiego z 1922 i londyńskiego z 1930 r. traktowano go jako krążownik ciężki – był HMS *Effingham* typu *Hawkins* wodowany 8 czerwca 1921 r.



– znajdujący się w końcowej fazie budowy typ *Takao*, co w sumie daje 107 800 ts wg wartości oficjalnych). Postanowili więc skonstruować okręty uzbrojone w armaty dozwolonego dla krążowników lekkich kalibru, mające jednak mieć siłę ognia nie mniejszą niż krążowniki 8-calowe, a z pewnością przewyższające pod każdym względem osiągi krążowników lekkich innych państw. Tak więc teoretycznie stosując się do ustaleń traktatu jeśli chodzi o kaliber armat, zdecydowali się skoncentrować na nowych jednostkach większą – prawie dwukrotnie – ich liczbę, przy czym zachowana została możliwość przezbrojenia w armaty kal. 203 mm (co faktycznie przeprowadzono na przełomie lat trzydziestych i czterdziestych). Prędkość okrętów miała być porównywalna z osiągami najszybszych niszczycieli. Stępki pod okręty typu *Mogami* (*Kumano*, *Mikuma*, *Mogami* i *Suzuya*) położono w latach 1931-1934, wodowania odbyły się w latach 1934-1936, natomiast wcielenia do służby – 1935-1937.

Oficjalnie wyporność standardowa jednostek wynosiła 8500 ts, natomiast pełna – około 12 670 ts. Krążowniki miały wymiary: 201,50 (189 m.p.)×18,00×5,50 m. Ich turbinowe siłownie o mocy łącznej aż 152 000 KM pozwalały na osiąganie prędkości 37 węzłów. Uzbrojenie składało się z 15 armat kal. 155 mm ustawionych w trzylufowych wieżach, czterech podwójnych armat przeciwlotniczych kal. 127 mm, czterech działek przeciwlotniczych kal. 40 mm oraz czterech potrójnych wyrzutni torpedowych kal. 610 mm. Wieże artylerii głównej ustawiono w układzie – trzy w części dziobowej („B" i „C" w superpozycji oraz „A" – przed wieżą „B") oraz dwie na rufie („X" i „Y" w superpozycji). W skład wyposażenia lotniczego okrętów wchodziły trzy wodnopłatowce. Jednostki otrzymały pas pancerny o maksymalnej grubości 100 mm zabezpieczający rejon siłowni. Przewody wyprowadzające spaliny z kotłowni łączyły się w jednym kominie.

Przeciążone masą uzbrojenia i wielką siłownią krążowniki miały poważne problemy z wytrzymałością kadłubów oraz statecznością. W latach 1936-1938 w celu poprawienia stateczności na *Mikumie* i *Mogami* dokonano nieznacznego wydłużenia kadłubów oraz dobudowano tzw. bulges („bąble") – boczne osłony przeciwtorpedowe (na krążownikach *Kumano* i *Suzuya* prace te wykonano jeszcze podczas budowy). W latach 1939-1940 zdecydowano się na przezbrojenie okrętów w 10 armat kal. 203 mm, tak więc przeszły one do podklasy krążowników ciężkich.

Budowa przez Japonię tak silnych krążowników lekkich wywołała u jej potencjalnych przeciwników – Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii – poważne zaniepokojenie i chęć natychmiastowej odpowiedzi. Wkrótce biura konstrukcyjne marynarek wojennych obu tych państw rozpoczęły intensywne prace nad jednostkami mogącymi się okrętom typu *Mogami* przeciwstawić.

Odpowiedź amerykańska – krążowniki typu *Brooklyn*

Reakcją US Navy była budowa podobnych – jeśli chodzi o uzbrojenie – krążowników, lecz w ponad dwukrotnie większej liczbie. Ukończonych zostało w sumie dziewięć jednostek typu *Brooklyn* (*Boise*/CL 47, *Brooklyn*/CL 40, *Helena*/CL 50, *Honolulu*/CL 48, *Nashville*/CL 43, *Philadelphia*/CL 41, *Phoenix*/CL 46, *Savannah*/CL 42 i *St. Louis*/CL 49). Stępki pod te okręty położono w latach 1934-1936, ich wodowania odbyły się w 1936-1938, a wejścia do służby – 1938-1939. Jednostki miały wyporność standardową 9767 ts i maksymalną 12 207 ts, natomiast ich wymiary wynosiły: 185,42 (182,88 na l.w.)×18,82×6,93 m. Siłownie turbinowe o mocy łącznej 100 000 KM pozwalały na osiąganie prędkości maksymalnej 32,5 węzłów. Uzbrojenie składało się z 15 armat kal. 152 mm ustawionych w trójlufowych wieżach, ośmiu pojedynczych (na *Helenie* i *St. Louis* – czterech podwójnych) armat przeciwlotniczych kal. 127 mm i ośmiu karabinów maszynowych kal. 12,7 mm. Krążowniki nie miały wyrzutni torpedowych, otrzymały natomiast po cztery wodnopłatowce.

Pierwsze brytyjskie przymiarki

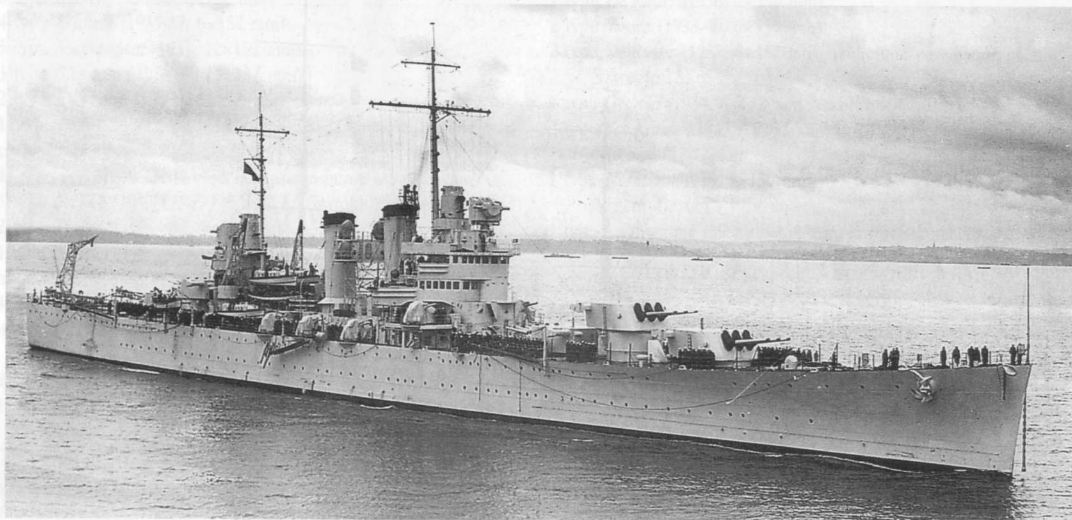
Pierwsze rozważania na temat krążowników lekkich uzbrojonych w potrójne wieże armat kal. 152 mm rozpoczęto w Royal Navy już w końcu 1931 roku, jednak dokładniej skupiono się nad tym problemem natychmiast po otrzymaniu informacji o najnowszych okrętach japońskich. Uzyskane w pierwszych miesiącach 1933 roku dane podawały, że japońskie krążowniki lekkie mają mieć wyporność standardową 8500 ts, baterię 15 armat kal. 155 mm oraz dochodzące do 127 mm opancerzenie. Reakcja brytyjska była szybka – Admiralicja od razu skierowała pytanie do głównego konstruktora floty (DNC – Director of Naval Construction) Artura Johnsa, czy możliwe jest zaprojektowanie okrętów o parametrach podobnych do parametrów krążowników typu *Mogami*. Odpowiedź DNC nie była zachęcająca – po przeprowadzonych analizach stwierdzono, że budowa jednostek o stosunkowo niewielkiej wyporności standardowej 8500 ts, uzbrojeniu składającym się z 15 armat kal. 152 mm i prędkości powyżej 35 węzłów jest wysoce problematyczna. Niezadowolona Admiralicja we wrześniu 1933 roku zleciła ponowne zbadanie całej sprawy, z tym że teraz od razu zrezygnowano z piątej wieży – – jako pogarszającej system kierowania ogniem artylerii głównej i przeciążającej okręty – oraz zamieszczono szerszą listę żądanych parametrów. Przedstawiały się one następująco:

uzbrojenie
- 4×III armaty kal. 152 mm
- 3×II armaty przeciwlotnicze kal. 102 mm
- 3×IV karabiny maszynowe kal. 12,7 mm
- 2×III wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm
- 5 wodnopłatowców, ciężka katapulta i hangar dla 2 maszyn

opancerzenie
- zabezpieczenie siłowni przed pociskami kal. 152 mm wystrzelonymi z odległości do 14 600 m (7,9 Mm)
- zabezpieczenie magazynów amunicji przed pociskami kal. 152 mm wystrzelonymi z odległości do 19 200 m (10,4 Mm)

prędkość
- 30 węzłów (przy wyporności standardowej)

zasięg
- 7000 Mm przy prędkości 16 węzłów



Amerykański krążownik lekki *Honolulu* (CL 48), należący do typu *Brooklyn* w 1938 r.

Charakterystyki wstępnych projektów nowych krążowników

	projekt „A"	projekt „B"	projekt „C"	projekt „D"
wyporność standardowa [ts]	7800	8640	8530	8835
długość na linii wodnej [m]	173,74	182,88	182,88	182,88
długość między pionami [m]	166,12	174,35	174,96	174,35
szerokość na wysokości pokładu górnego [m]	17,68	18,59	18,90	18,90
zanurzenie na dziobie [m]	4,65	4,65	4,65	4,72
zanurzenie na rufie [m]	5,25	5,25	5,25	5,33
moc siłowni [KM]	50 000	65 000	50 000	72 000
prędkość przy ww. zanurzeniach [w.]	30	31,75	30	32
zasięg przy prędkości 16 w. [Mm]	7000	7000	7000	7000
załoga okrętu jako jednostki flagowej	757	781	781	796
uzbrojenie – 4 x III – 152 mm (200 pocisków na lufę) – 3 x II – 102 mm plot. (200 pocisków na lufę) – 3 x IV – 12,7 mm plot. (2500 pocisków na lufę) – 2 x III wt 533 mm – 3 (projekty „A" i „B") lub 5 („C" i „D") wodnosamolotów				
opancerzenie – pokład nad siłownią 32 mm – pas pancerny w rejonie siłowni 127 mm – zabezpieczenie magazynów amunicji od 51 (od góry) do 76 (ścianki boczne wzdłużne i poprzeczne) mm				

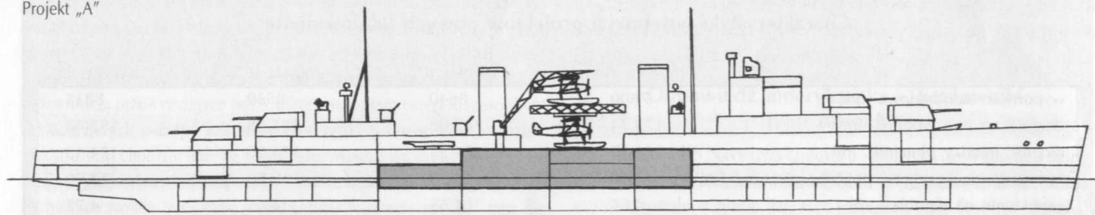
Wstępne projekty – „A", „B", „C" i „D"

W odpowiedzi na żądania Admiralicji główny konstruktor Royal Navy Artur Johns polecił przygotowanie czterech wstępnych projektów („A", „B", „C" i „D").

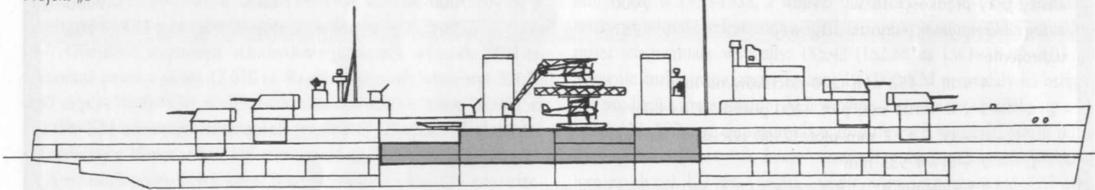
Nowe krążowniki miały dwukominowe i dwumasztowe sylwetki z czterema ustawionymi w superpozycjach na dziobie i rufie wieżami artylerii głównej. Przedni – palowy – maszt został ustawiony między pomostem bojowym a pierwszym kominem, drugi zaś – trójnożny – stał na nadbudówce rufowej. W projektach „A" i „B" pomiędzy prostymi i ustawionymi na jednym poziomie kominami zainstalowana była wysoka, obrotowa katapulta ze stojącym na niej wodnosamolotem. Kolejne dwie maszyny znajdowały się na pokładzie po obu jej stronach. Projekty „C" i „D" po obu stronach pierwszego komina miały hangary (ich podłogi znajdowały się na wysokości pokładu górnego), w których umieszczono dwa następne wodnosamoloty. Dwie podwójne armaty kalibru 102 mm ustawiono w parze tuż za drugim kominem, natomiast trzecią – w przedniej części nadbudówki rufowej – przed masztem. Dwa zespoły wielkokalibrowych karabinów maszynowych – także w parze – zamontowano na podestach tuż przed pierwszym kominem, trzeci zaś – w tylnej części nadbudówki rufowej – między masztem a wieżą „X". Wyrzutnie torpedowe ustawiono na burtach na pokładzie między drugim kominem a nadbudówką rufową. Po obu stronach drugiego komina zainstalowano dwa dźwigi służące do obsługi wodnosamolotów i usytuowanych między nim a nadbudówką rufową czterech łodzi okrętowych. Kolejną parę łodzi ustawiono na krańcach dachu hangarów (projekty „C" i „D").

Jeśli chodzi o ocenę powyższych projektów, za pozytywne ze względów bezpieczeństwa uznano rozplanowanie siłowni w układzie dwublokowym – przednia kotłownia i przednia maszynownia oraz tylna kotłownia i tylna maszynownia (w przypadku trafienia pojedynczą torpedą lub pociskiem dużego kalibru cała siłownia nie była od razu unieszkodliwiona). Skrytykowano ustawianie wodnosamolotów bezpośrednio na pokładzie, jako zbyt narażonych na uszkodzenia podczas ciężkiej pogody, przy czym doświadczenia te uzyskano podczas eksploatacji krążowników typu *Leander*. Odrzucono też liczbę pięciu maszyn, ponieważ uznano, że byłoby zbyt dużo problemów z ich obsługą na stosunkowo niewielkim obszarze pomiędzy kominami i wstępnie zdecydowano się na trzy wodnosamoloty. Stwierdzono także, że należy wzmocnić artylerię bliskiego zasięgu poprzez dodanie poczwórnych działek kal. 40 mm Vickersa („pom-pomów"). Skrytykowana została także 600-stopowa (182,88 m) długość kadłubów na linii wodnej (w projektach „B" – „D") jako zbyt duża, co ograniczało możliwości dokowania poza krajem. Zalecono jej skrócenie do 584 stóp (178 m), co umożliwiłoby dokowanie w Gibraltarze (dok nr 2), na Malcie (dok nr 5), w Hongkongu (dok Admiralicji) czy też w Kanadzie. Ostatecznie największe uznanie Admiralicji uzyskał projekt „D", przy czym czynnikiem decydującym tutaj była najwyższa z zaproponowanych prędkości – 32 węzłów.

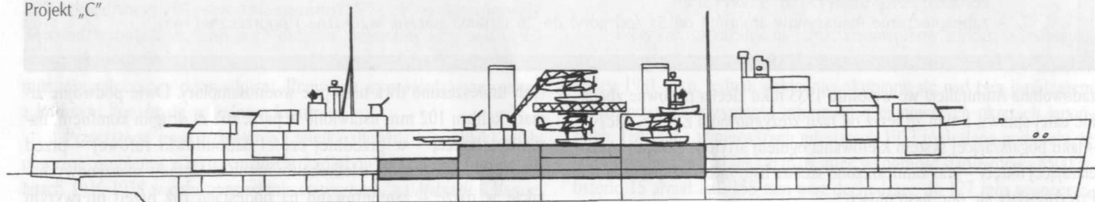
Projekt „A"



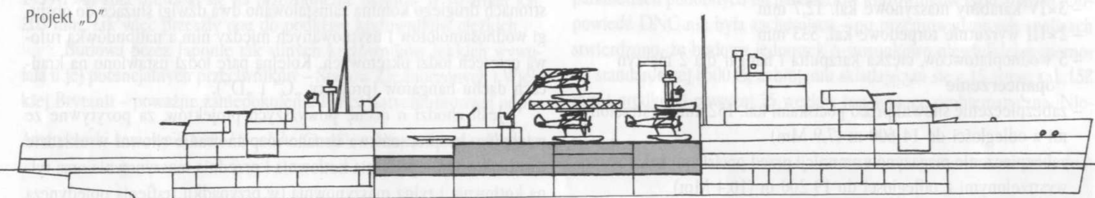
Projekt „B"



Projekt „C"



Projekt „D"



Zmodyfikowany projekt „D" – krążownik typu „M"

Projekt został skierowany do dalszych prac i w połowie października 1933 roku DNC przedstawił jego zmodyfikowaną wersję (mod. „D"). W tym czasie zdecydowano, że nowe krążowniki otrzymają nazwy mitycznych potworów – dla prototypu przewidziano imię *Minotaur*, a całą serię określono jako typ „M" (wersja „A"; później sytuacja się zmieniła, za prototyp uważano *Southamptona*, dla którego przewidywano nazwę *Polyphemus*). Najnowsza wersja przewidywała skrócone do 178 m kadłuby na linii wodnej oraz zmniejszoną do 31,75 węzłów prędkość maksymalną przy nie zmienionej mocy łącznej maszyn 72 000 KM (przyczyną zmniejszenia prędkości był nieznaczny wzrost masy kadłuba). Grubość pasa pancernego została zmniejszona ze 127 do 117 mm, przy czym różnicę przeznaczono do wzmocnienia ochrony magazynów amunicji. Równocześnie długi na 98,5 m pas pancerny i znajdujący się nad nim pokład zostały przedłużone o 13,9 m w kierunku dziobu, co zwiększyło jego długość do 112,4 m (63% długości okrętu na linii wodnej). Zwiększenie długości pasa pancernego pozwoliło umieścić za nim i przez to także zabezpieczyć między innymi – główną tablicę rozdzielczą, centralę telefoniczną, radiostację, zapasowe stanowisko sterownicze oraz pomocnicze agregaty prądotwórcze[5].

Postanowiono dodatkowo zainstalować dwa poczwórne działka przeciwlotnicze kal. 40 mm („pom-pomy"), które ustawiono w parze na dachu hangarów obok pierwszego komina. Jednocześnie zdecydowano się na likwidację dwóch zespołów karabinów maszynowych, pozostawiając trzeci – zainstalowany w tylnej części nadbudówki rufowej. Ponadto obniżono katapultę oraz zdecydowano ostatecznie o pozostawieniu trzech wodnopłatowców (jeden na katapulcie i dwa w hangarach). Przedni – palowy – maszt został zamieniony na trójnożny.

[5] Był to rejon hangarów i pomostu, pokryty lekko wystającym nad linią wodną pancerzem burtowym, co widać doskonale na fotografiach okrętów.

Zmodyfikowany typ „M"

Kolejne zmiany zaproponował szef wydziału lotnictwa morskiego (DNAD – Director of Naval Air Department), a ich celem było uproszczenie operacji przemieszczania wodnosamolotu z hangaru na katapultę. W miejsce katapulty obrotowej zaproponowano stałą, ustawioną prostopadle do osi kadłuba. Postanowiono też podwyższyć dachy hangarów. W wyniku przeprowadzonych zmian masa okrętu miała wzrosnąć o około 50 ts. Planowano zniwelować to poprzez zmniejszenie zapasu pocisków (i rzecz jasna ładunków miotających) do armat kal. 152 mm i armat przeciwlotniczych kal. 102 mm z 200 do 150. Wyporność standardowa krążownika zmodyfikowanego typu „M" w stosunku do wyporności okrętu projektu „D" wzrosła o 215 ts i osiągnęła 9050 ts. Przewidywany zapas paliwa płynnego miał wynieść 1770 ts. Szacowany koszt budowy jednego krążownika na przełomie lat 1933/34 sięgał 2 100 000 funtów szterlingów.

Ostatnie poprawki projektu

W początku 1934 roku postanowiono zwiększyć zapas paliwa jednostek o 200 ts – do 1970 ts, co miało wydłużyć ich zasięg przy prędkości 16 węzłów do 8000 Mm, a przy 12 w. – do 8900 Mm. Kolejną zmianą była likwidacja podwójnej armaty przeciwlotniczej kal. 102 mm z tylnej części nadbudówki rufowej. W jego miejsce zamontowano dwie takie armaty, które ustawiono w parze w odległości 11 m za pierwszą ich parą. Aby uzyskać lepsze pole ostrzału „pom-pomów", przesunięte one zostały na zewnętrzne krańce dachów hangarów, z których zdjęto łodzie i przeniesiono na śródokręcie. Stojący na platformie w tylnej części pomostu rufowego czterolufowy karabin maszynowy zastąpiono przez dwa takie zespoły, które ustawiono w parze w przedniej części tego pomostu. Wstępnie przewidziane do zaokrętowania wodnosamoloty Fairey *Swordfish* zostały zastąpione w dokumentacji przez łodzie latające Vickers-Supermarine *Walrus*. Rozważana była możliwość zamiany potrójnych wyrzutni torpedowych na poczwórne (z torpedami Mk VII, takimi jak na krążownikach ciężkich typu 'County'), jednak o rezygnacji z tego projektu zdecydowała większa o 10 ts masa tych drugich aparatów.

Początkowo usytuowane na dachu pomostu bojowego dalmierze o bazie optycznej długości 3,66 m (12-stopowe) przeniesiono na skrzydła pomostu na poziomie dachów hangarów. Także początkowo zamontowany na pomoście bojowym – za dalocelownikiem artylerii głównej – dalocelownik armat przeciwlotniczych kalibru 102 mm HACS został zastąpiony przez dwa takie urządzenia, ustawione również na poziomie dachów hangarów. Ostatnie zmiany dotyczyły kominów, które na żądanie odpowiedzialnego za projekty techniczne wiceadmirała Reginalda Hendersona odchylono do tyłu w celu zmniejszenia do minimum skutków zadymiania pomostu (chodziło zwłaszcza o przedni komin) oraz ze względów estetycznych. Ponadto tylny komin skrócono o 3 m w celu zmniejszenia masy i obniżenia środka ciężkości okrętu. Głównym projektantem nowych jednostek był Sir A.W. Johns (zmarł w 1936 r.).

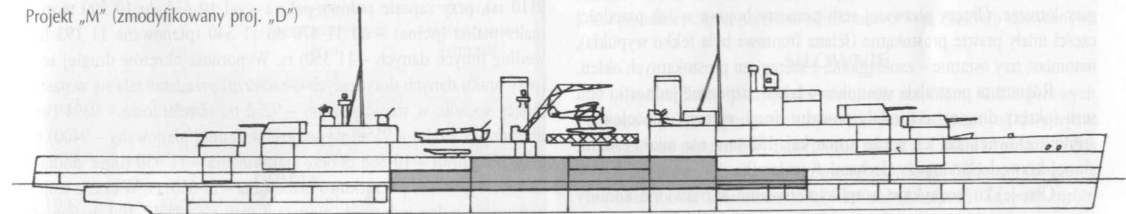
Oczywiście wszystkie powyższe zmiany przeprowadzono na „papierze", a nie na okrętach, bo te dopiero miano budować.

Krążowniki typu 'Town'

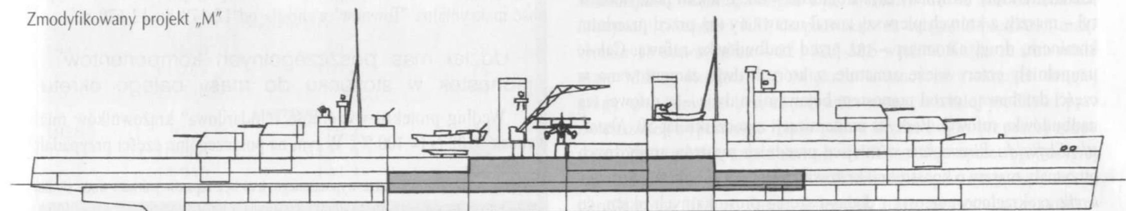
Dwie pierwsze jednostki serii początkowo miały otrzymać nazwy – *Minotaur* i *Polyphemus*, jednak już w listopadzie 1934 roku postanowiono nowym okrętom nadać tradycyjne dla brytyjskich krążowników „stare, dobre nazwy miast". Imiona zmieniono na *Newcastle* i *Southampton*, a cała seria okrętów została określona jako typ 'Town'. Krążowniki często też określa się jako jednostki typu *Southampton*, co wydaje się dość dziwne, ponieważ pierwszym okrętem serii był *Newcastle* (położenie jego stępki i wodowanie odbyło się wcześniej niż w przypadku *Southamptona*; *Newcastle* także szybciej – chociaż tylko o jeden dzień – został wcielony do służby). Jednostki typu 'Town' dzieliły się na dwie grupy – pierwsze pięć okrętów (*Newcastle, Southampton, Sheffield, Glasgow* i *Birmingham*) niekiedy określa się jako krążowniki typu *Southampton*, natomiast trzy ostatnie (*Manchester, Liverpool* i *Gloucester*) – jako typu *Manchester* lub *Gloucester*. Czasami do typu 'Town' – jako jego trzecią grupę – zalicza się, będące jego modyfikacją, dwa większe krążowniki typu *Edinburgh* (*Belfast* i *Edinburgh*). W niniejszym opracowaniu nie zostały one opisane, między innymi ze względu na inną konstrukcję.

Okręty zamówiono w ramach programów rozbudowy floty na lata – 1933 (*Newcastle* i *Southampton*), 1934 (*Sheffield, Glasgow* i *Birmingham*), 1935 (*Manchester* i *Liverpool*) oraz 1936 (*Gloucester*). Budowa 'Townów' pierwszej grupy rozpoczęła się w latach 1934-1935, ich wodowania odbyły się w roku 1936, natomiast wejścia do służby – w 1937. Stępki pod okręty grupy drugiej położono w roku 1936, ich wodowania odbyły się w 1937, a wcielenia do służby – w latach 1938-1939. Jako pierwszy do służby wszedł 5 marca 1937 roku *Newcastle*, niewiele ponad 19 miesięcy po *Mogami* (28 lipca 1935 r.) i mniej więcej 16,5 miesiąca przed *Brooklynem* (18 lipca 1938 r.).

Projekt „M" (zmodyfikowany proj. „D")



Zmodyfikowany projekt „M"





Glasgow, prawdopodobnie pod koniec lat 40., po powrocie z Indii Zachodnich. Widoczny charakterystyczny dla jednostek pierwszej serii 'Townów' prawie prostokątny pomost bojowy (jeszcze bez zabudowy skrzydeł). Przywrócono dolny rząd iluminatorów na dziobie, ale drugiej kluzy kotwicznej prawej burty już nie.

OGÓLNY OPIS KONSTRUKCJI

Sylwetki

Okręty miały ładne harmonijne sylwetki z lekko wychyloną do przodu prostą dziobnicą i rufą krążowniczą. Podniesione nieco w części dziobowej – z charakterystycznym dla brytyjskich krążowników lat dwudziestych i trzydziestych załamaniem poszycia (ang. knuckle, pod tym względem wyróżniał się *Birmingham*, który jako jedyny zbudowany w tamtym okresie krążownik Royal Navy miał gładką, mocno rozchyloną burtę, tak jak stare *Hawkinsy*) – kadłuby miały uskok tuż za pierwszym kominem. W tylnej części stosunkowo pokaźnych, zamkniętych pomostów bojowych, umieszczono pierwszy komin, a przy burtach hangary lotnicze. Okręty pierwszej serii pomosty bojowe w ich przedniej części miały prawie prostokątne (ściana frontowa była lekko wypukła), natomiast trzy ostatnie – zaokrąglone, z szeregiem prostokątnych okien.

Różnica ta pozwalała stosunkowo łatwo rozpoznać jednostki obu serii (okręty drugiej serii miały ponadto drugi, rufowy dalocelownik artylerii głównej, zaś ich wieże armat kal. 152 mm nie miały zaokrąglonej krawędzi pomiędzy dachami a czołami).

Oba lekko pochylone w tył symetrycznie rozstawione kominy (pierwszy nieco wyższy) nadawały krążownikom dynamiczne, bojowe kształty. Okręty otrzymały dwa trójnożne – także lekko pochylone w tył – maszty, z których pierwszy został ustawiony tuż przed przednim kominem, drugi natomiast – tuż przed nadbudówką rufową. Całość uzupełniały cztery wieże armatnie, z których dwie zamontowano w części dziobowej (przed pomostem bojowym), a dwie – w rufowej (za nadbudówką rufową). Podczas modernizacji z początku lat 50. *Newcastle*, *Sheffield* i *Birmingham* w miejsce przednich masztów trójnożnych otrzymały maszty o konstrukcji kratownicowej. Na *Newcastle* i *Birminghamie* zaokrąglono pomosty i dodano szereg prostokątnych okien, co upodobniło je do okrętów drugiej serii typu 'Town'. Na krążownikach *Sheffield* i *Glasgow* również zmodernizowano pomosty, choć w nieco mniejszym zakresie (na *Sheffieldzie* była to „nałożona" sterówka, na *Glasgowie* m.in. zabudowy skrzydeł).

Wyporności

Wyporność krążowników pierwszej serii po wejściu do służby wynosiła: w stanie pustym – od 8860 do 8945 ts, standardowa – od 9020 do 9090 ts (część źródeł podaje nawet wartość 9245; wyporność początkowo planowana – 9102, albo według innych danych – 9100 lub 9110 ts), przy zapasie połowy paliwa – od 10 432 do 10 500 ts oraz maksymalna (pełna) – od 11 470 do 11 540 (planowana 11 193 lub według innych danych – 11 350) ts. Wyporność okrętów drugiej serii (przy braku danych dotyczących *Gloucestera*) przedstawiała się w następujący sposób: w stanie pustym – 9252 ts, standardowa – 9394 (według części źródeł – 9550; wyporność wstępnie planowana – 9400) ts, przy 1/2 paliwa – 10 868 ts oraz maksymalna – 11 930 (inne źródła – 11 836; wyporność początkowo planowana – 11 650) ts. W czasie wojny wyporność pełna jednostek pierwszej serii sięgała 12 190, natomiast drugiej – 12 330 ts. W pierwszych latach po jej zakończeniu wyporność maksymalna 'Townów' wynosiła od 12 178 do 12 670 ts.

Udział mas poszczególnych komponentów jednostek w stosunku do masy całego okrętu

Według projektu wyporność standardowa[6] krążowników miała wynosić 9102 ts (= 100 %). W tym na poszczególne części przypadało:

Kadłub	4282 = 47 %
Siłownia	1492 = 16,4 %
Opancerzenie	1431 = 15,7 %
Uzbrojenie	1082 = 11,9 %
Wyposażenie	815 = 9 %

Projektowana wyporność pełna (tj. wyporność jednostki całkowicie wyposażonej wraz z maksymalną ilością paliwa i wody słodkiej używanej w kotłowniach; podawana również w ts) miała sięgać 11 193 ts, co pozwala obliczyć, że powyższe zapasy o masie 2091 ts stanowiły jej 18,7 procent.

Wyporności krążowników typu 'Town' w latach 1937-1947 (w ts)

Nazwa okrętu	data pomiaru	wyporność okrętu pustego	wyporność standard.	wyporność przy połowie zapasu paliwa	wyporność maksym. (pełna)
Newcastle	5.03.37	8945	9083	10 500	11 540
Southampton	1937	b.d.	9090	b.d.	b.d.
Sheffield	1937	(8860)	9070	(10 432)	(11 470)
	1946	9633	b.d.	11 344	12 402
Glasgow	21.08.37	8860	9020	10 432	11 470
	1.04.46	9696	b.d.	11 404	12 469
Birmingham	1937	(8860)	9020	(10 432)	(11 470)
	1947	9465	b.d.	11 110	12 178
Manchester	1938	(9252)	9394	(10 868)	(11 930)
	1941	9600	b.d.	11 265	12 330
Liverpool	15.10.38	9252	9394	10 868	11 930
	16.07.45	9855	b.d.	11 600	12 675
Gloucester – brak danych					

Wysokość metacentryczna i zakres stateczności

Kiedy okręty znajdowały się w stanie pustym, ich wysokość metacentryczna nie przekraczała 1 m, a stateczność była najmniejsza (środek ciężkości znajdował się najwyżej). Przy wyporności pełnej wysokość metacentryczna osiągała najwyższe wartości, natomiast stateczność była najwyższa (środek ciężkości znajdował się najniżej). Poniżej zostaną przedstawione dane dotyczące czterech jednostek.

Rok	Wyporność [ts]	Wysokość metacentryczna [cm]	Zakres stateczności [stopnie]
		Newcastle	
1937	8945	88,4	72
	10 500	131,1	86
	11 540	161,6	90
		Glasgow	
1937	8860	85,3	70
	10 432	128	88
	11 470	158,5	90
		Manchester	
1941	9600	49,4	59
	11 265	100,6	75
	12 330	128	84
		Liverpool	
1938	9252	76,2	70
	10 868	121,9	85
	11 930	149,3	94

Wymiary kadłubów

Długość całkowita okrętów pierwszej serii wynosiła 180,20 m, natomiast drugiej – 180,28 m, przy czym część źródeł podaje wspólną wartość 180,14 m. Długość między pionami jednostek obu serii była identyczna i wynosiła 170,07 (według niektórych danych – 170,08 m). Szerokość jednostek pierwszej serii sięgała 18,79 m, drugiej zaś – 19,00 (według części danych odpowiednio – 19,56 i 19,75) m. Przy wyporności standardowej zanurzenie krążowników wynosiło około 5,20 m, natomiast przy pełnej – od 6,20 (okręty pierwszej serii, niektóre źródła podają 6,10) do 6,27 (seria druga). Po późniejszym wzroście wyporności zanurzenie jednostek doszło do 6,55 m.

Załogi

Załogi krążowników pierwszej serii dochodziły do 748 ludzi, natomiast drugiej – od 800 do 850 (część źródeł podaje odpowiednio około 700 i 710, przy czym podawana jest liczba 796 jako załoga okrętu flagowego). Po wojnie – na przełomie lat 40. i 50. XX wieku – określano stan załóg na 809-833, natomiast w połowie lat 50. – na 717-833 (*Liverpool* – 850) oficerów, podoficerów i marynarzy. Załogi operujących podczas wojny koreańskiej krążowników *Newcastle* i *Birmingham* osiągnęły stan aż 1050 ludzi.

Malowanie

Po wejściu do służby okręty otrzymały tradycyjne dla krążowników Royal Navy lat trzydziestych malowanie w kolorze jasnoszarym. Podczas hiszpańskiej wojny domowej jednostki nosiły na wieżach „B" i „X" – tak jak inne okręty brytyjskie – znaki rozpoznawcze w postaci trzech namalowanych obok siebie pasów w kolorach – czerwonym, białym i niebieskim.

Po wybuchu wojny krążowniki przemalowano na kolor ciemnoszary, a na przełomie kwietnia i maja 1940 roku zaczęto na nich stosować malowanie kamuflażowe w różnych kombinacjach kolorów. Czasami jednostki malowano w taki sam sposób na prawej i na lewej burcie, częściej jednak kamuflaż obu burt był odmienny. Początkowo okręty otrzymywały kamuflaż będący kombinacją trzech kolorów w różnych odcieniach szarości (507 A, 507 B i 507 C), później system ten bardziej rozwinięto – z użyciem kolorów oznaczonych jako B 5, B 6, B 30, B 55, G 10, G 20, MS 1, MS 2, MS 3, MS 4 i MS 4 A. Używano również koloru białego, brązowego oraz modyfikacji różowego (tzw. Mountbatten Pink).

W ostatnim roku wojny z kamuflażu zrezygnowano, ponownie malując krążowniki w kolorze szarym z ciemnym pasem na kadłubie lub całym ciemnym kadłubem. Po wojnie okręty nosiły jednolite jasnoszare barwy z wymalowanym – od roku 1947 – na burcie na wysokości przedniej części pomostu alfanumerycznym znakiem taktycznym.

SIŁOWNIE

Krążowniki były napędzane czteroma zespołami turbin parowych Parsonsa z jednostopniowymi, zębatymi przekładniami redukcyjnymi. Producentami maszyn były następujące zakłady: Vickers (*Newcastle* i *Sheffield*), John Brown (*Southampton* i *Birmingham*), Scotts (*Glasgow* i *Gloucester*), Hawthorn Leslie (*Manchester*) oraz Fairfield (*Liverpool*). Zespoły turbin pracowały na cztery śruby napędowe i dawały moc 75 000 (*Newcastle*, *Southampton*, *Sheffield*, *Glasgow* i *Birmingham*) lub 82 500 (*Manchester*, *Liverpool* i *Gloucester*) KM, co pozwalało na osiąganie prędkości maksymalnych odpowiednio – 32 i 32,3-32,5 węzłów. Każda ze śrub miała masę 12,5 ts. Konieczność zwiększenia mocy przy okrętach drugiej grupy spowodowana była chęcią utrzymania podobnej prędkości przy zwiększonej wyporności. Zapas paliwa krążowników pierwszej grupy sięgał 2060 (według części danych – 1970) ts oleju opałowego, drugiej zaś – od 1795 (*Gloucester*) do 2100 (*Manchester*) ts, przy czym część źródeł określa go na 2000 ts. Zasięg jednostek grupy pierwszej przy prędko-

[6] Wyporność okrętu całkowicie wyposażonego, lecz bez zapasów paliwa i wody słodkiej obiegu wewnętrznego – głównie kotłowej, podawana w tonach angielskich; 1 ts = 1016 kg.

ści 14 węzłów wynosił 7000, a przy 13 w. - 7700 Mm. Okręty grupy drugiej przy 13 węzłach mogły przepłynąć od 7320 (*Gloucester*) do 7850 (*Manchester*) Mm.

Wytwarzanie niezbędnej do pracy turbin pary zapewniały cztery trójwalczakowe kotły typu Admiralicji. Ustawione one zostały w dwóch kotłowniach - „A" i „B" - oddzielonych przedziałem maszynowym. Kotłownie postanowiono rozdzielić - w odróżnieniu od wcześniejszych projektów krążowników lekkich (typy - *Leander*, *Sydney* i *Arethusa*), aby w razie trafienia torpedą w którąś z nich istniała możliwość zachowania chociaż połowy mocy siłowni. Taki układ kotłowni wymusił ustawienie na okrętach dwóch kominów, z których pierwszy - wyższy - usytuowany został tuż za przednim masztem i pomostem bojowym, natomiast drugi - za zainstalowaną między nimi stałą katapultą. Produkty powstałe ze spalania ropy z pierwszej kotłowni były odprowadzane przez przedni komin, zaś z drugiej - przez tylny. Lekko pochylone w tył kominy w stosunku do całej sylwetki krążowników były ustawione w harmonijny sposób i nadawały jej klasyczną - bojową formę. Okręty miały po jednym sterze płetwowym oraz po dwa stanowiska sterownicze - główne na pomoście bojowym oraz zapasowe w tylnej części kadłuba.

OPANCERZENIE

'Towny' otrzymały opancerzenie składające się z pancerza i płyt ochronnych, które lepiej chroniło jednostki od zabezpieczenia zastosowanego na wcześniejszych typach brytyjskich krążowników lekkich. Zabezpieczenie burt okrętów w rejonach obu maszynowni i kotłowni stanowił pas pancerny o grubości 76-102 mm, rozciągający się na długości 112,4 m, przy czym najgrubszy był na linii wodnej. Co ciekawe, nie ochraniał on komór amunicyjnych armat kal. 152 mm, które zostały opancerzone niezależnie. Pas pancerny zaczynał się na wysokości przedniej części pomostu bojowego, a kończył - na wysokości (mierzonej po długości okrętu) tylnej części wieży „X". Jego podwyższona aż do pokładu górnego (jak na krążownikach typów *Arethusa* i *Sydney*) część zaczynała się na wysokości pierwszego masztu, kończyła się zaś tuż za pierwszą parą armat kal. 102 mm.

Pokład nad maszynowniami ochraniały płyty pancerne ze stali typu D o grubości 38 mm, przy czym na *Gloucesterze* zastosowano wykonany ze stali niecementowanej (NC) pancerz o grubości 51 mm. Ściany boczne maszynowni wykonano ze stali cementowanej (C) i miały grubość 114 mm. Pokład nad kotłowniami miał grubość 38 mm i był wykonany ze stali typu D (*Gloucester* - 51 mm NC), natomiast grubość ich ścian bocznych ze stali typu C sięgała 114 mm. Maszyna sterowa od góry chroniona była płytami o grubości 32-38 mm. Pokład nad magazynami amunicji oraz ich ściany boczne wykonano ze stali NC o grubościach odpowiednio - od 31 (okręty pierwszej serii) do 51 (*Manchester*, *Liverpool* i *Gloucester*) i 114 mm. Stanowisko dowodzenia znajdujące się na pomoście bojowym chronił pancerz o grubości 102 mm. Dachy wież armat kal. 152 mm wykonane były ze stali o grubości 51 mm, a ich boki - 25 mm.

UZBROJENIE

Zastosowanie potrójnych wież armat kal. 152 mm pozwoliło na znaczne - w stosunku do wcześniejszych typów brytyjskich krążowników lekkich - zwiększenie siły ognia. Ciężka artyleria przeciwlotnicza reprezentowana była przez najbardziej rozpowszechnione - i według wielu fachowców najlepsze - w Royal Navy armaty kal. 102 mm i w zasadzie ich liczba była wystarczająca do obrony jednostek przed samolotami atakującymi z dużego pułapu. Zdecydowanie niewystarczająca natomiast była liczba - i w przypadku karabinów maszynowych jakość - broni przeciwlotniczej bliskiego zasięgu. Wykazały to pierwsze miesiące wojny, a szczególnie kampania norweska. Poważnym wzmocnieniem obrony przeciw samolotom atakującym z niskiego pułapu było montowanie dość skutecznych szwajcarskich działek Oerlikona kal. 20 mm oraz bardzo dobrych szwedzkich działek Boforsa 40 mm (zwłaszcza po wprowadzeniu na okręty radarów kierowania ogniem), niewypałem natomiast okazało się instalowanie wyrzutni niekierowanych pocisków rakietowych typu UP. Zarówno działka Oerlikona, jak i Boforsa, były produkowane na licencji w Wielkiej Brytanii. Wyrzutnie torpedowe zostały na krążownikach utrzymane przez całą wojnę, natomiast stopniowo pozbywano się wyposażenia lotniczego. W ostatnim przypadku spowodowane to było wprowadzaniem na jednostki wyposażenia radarowego, które z powodzeniem wypełniało funkcję rozpoznawczą. Część źródeł wspomina także o posiadaniu przez okręty pojedynczej haubicy kal. 94 mm, mającej wspierać ewentualne działania na lądzie pododdziałów piechoty morskiej jednostek.

HMS *Sheffield* w 1937 r., tuż po zakończeniu budowy. Dobrze widoczne krawędzie pancerza burtowego grubości 76-102 mm, w przedniej i tylnej części dość mocno wynurzonego.



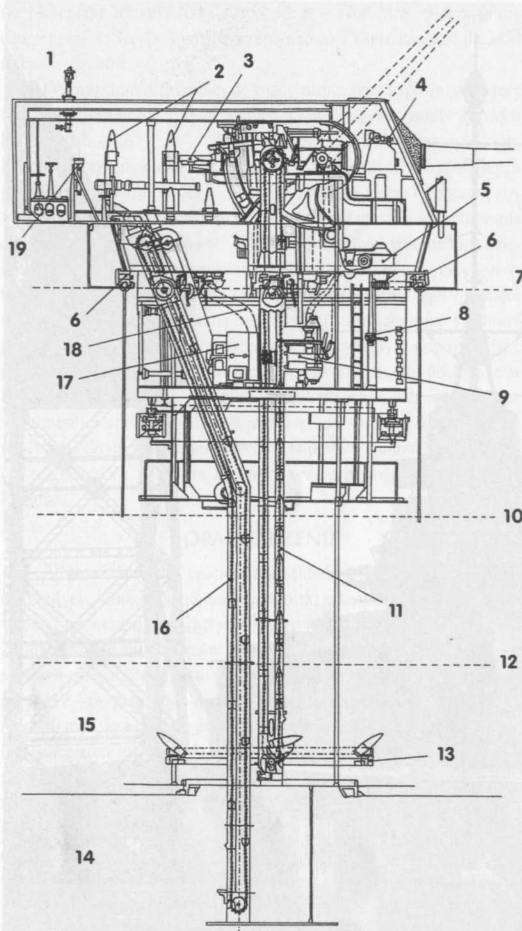


HMS *Southampton* w drugiej połowie 1936 r. podczas wyposażania w położonej nad rzeką Clyde stoczni J. Browna - widok na dziobowe wieże artylerii głównej i front pomostu.

Artyleria główna

Głównym uzbrojeniem krążowników lekkich typu 'Town' było 12 armat kal. 152 mm (6 cali) Vickersa Mk XXIII L/50 ustawionych na podstawach Mk XXII w czterech trójlufowych wieżach. Wprowadzona do eksploatacji armata była modelem standardowym dla brytyjskich krążowników lekkich lat trzydziestych, natomiast wieże trójlufowe zastosowano po raz pierwszy (dotychczas armaty te montowano w wieżach dwulufowych na podstawach Mk XXI na jednostkach typów *Leander*, *Sydney* i *Arethusa*). Kolejne krążowniki lekkie - typów - *Edinburgh*, *Fiji* i *Swiftsure* - otrzymały armaty montowane na podstawach Mk XXIII, minimalnie różniących się - poza systemem ładowania, gdzie zmiany były większe - od Mk XXII. W sumie wyprodukowano 469 armat Mk XXIII.

Wieże „A" i „B" ustawione były w części dziobowej okrętów, tuż przed pomostem bojowym. Wieże „X" i „Y" - w części rufowej, tuż za nadbudówką rufową. Wieże „B" i „X" znajdowały się w super-



Przekrój przez stosowaną na następcach krążowników brytyjskich wieżę Mk XXIII z armatami kalibru 152 mm Mk XXIII.
1 – peryskop, 2 – pociski 6-calowe gotowe do załadunku, 3 – podajnik pocisków, 4 – celownik optyczny, 5 – mechanizm obrotu wieży, 6 – łożysko, 7 – pokład górny, 8 – mechanizm ręcznego obrotu wieży, 9 – pompa systemu hydraulicznego, 10 – pokład główny, 11 – podnośnik pocisków, 12 – pokład dolny, 13 – magazynek kolisty pocisków, 14 – komora prochowa, 15 – magazyn pocisków, 16 – podajnik ładunków miotających, 17 – silnik elektryczny pompy hydraulicznej, 18 – przewód wentylacyjny, 19 – telefon.

pozycji wobec dolnych. Masa armaty wraz z zamkiem sięgała 7017 kg, natomiast jej długość – 7,87 (długość lufy – 7,62) m. Masa pocisku wynosiła 50,8 kg, a masa ładunku miotającego – kordytu SC 150 – 13,6 kg lub NQFP 128 – 14,6 kg. Całkowicie stalowe gwintowane lufy miały po 36 prawoskrętnych bruzd. Ich żywotność określano na 1100 wystrzałów, lub 2200 przy użyciu ładunków miotających NQFP. Prędkość początkowa pocisku sięgała 841 m/s, zaś jego zasięg przy maksymalnym kącie podniesienia lufy 45 stopni – 22 700 m (12,26 Mm). Podczas strzału, w lufie wytwarzało się ciśnienie sięgające 3230 kg/cm^2. Teoretyczna szybkostrzelność armaty wynosiła 8 wystrzałów na minutę, jednak w praktyce dochodziła do 6. Zapas pocisków (oraz ładunków miotających) na armatę wynosił – w czasie pokoju 150, a w czasie wojny – 200.

Armaty zostały rozmieszczone wewnątrz wież na oddzielnych łożach, z tym że armata środkowa była cofnięta o 0,76 m w stosunku do pozostałych, co miało zminimalizować potencjalne zaburzenia lotu przemieszczających się obok siebie pocisków. Masa wieży dochodziła do ok. 150 ts. Obracane były przy pomocy pomp hydraulicznych napędzanych silnikami elektrycznymi o mocy 103 KM. Na okrętach pierwszej serii wieże miały zaokrągloną krawędź przejścia czoła w dach, zaś na trzech ostatnich jednostkach były tego dość dużego zaokrąglenia pozbawione.

Ciężka artyleria przeciwlotnicza

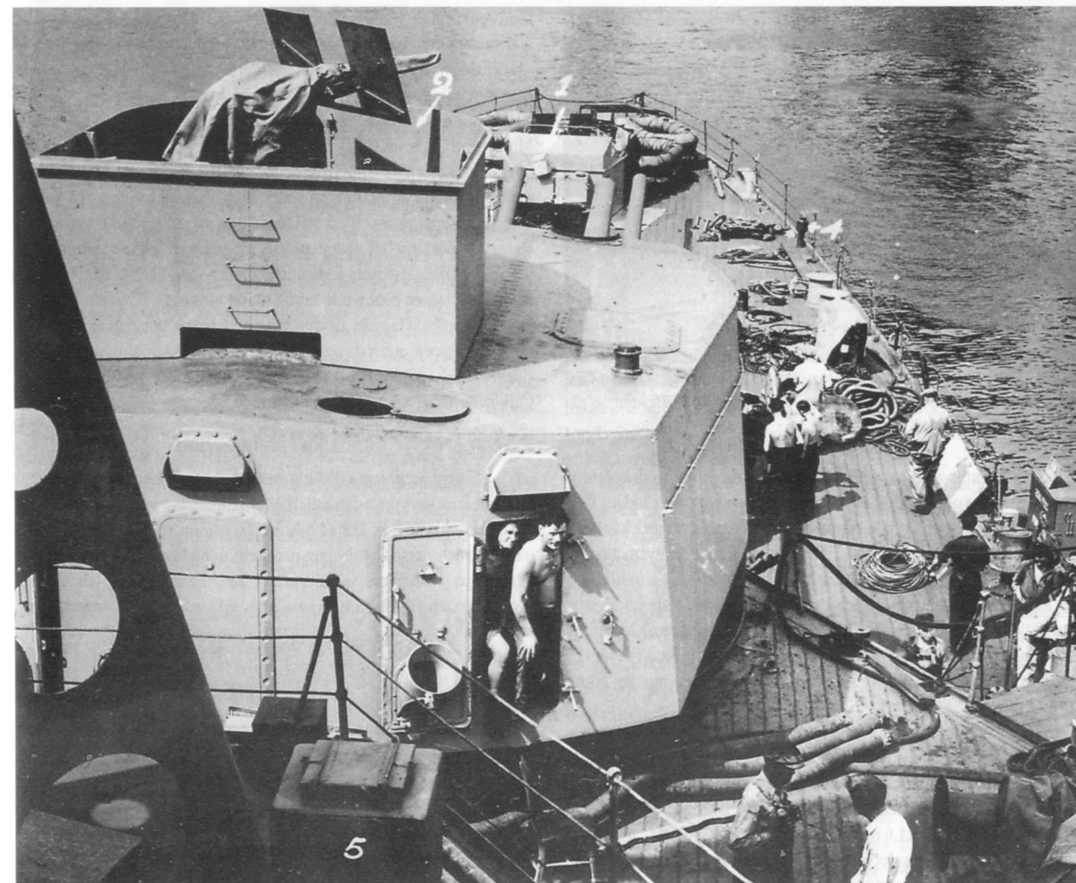
Artylerię przeciwlotniczą dalekiego zasięgu stanowiło osiem armat kal. 102 mm (4 cale) L/45 Mk XVI podwójnie sprzężonych na podstawach Mk XIX, chronionych osłonami przeciwodłamkowymi (w tylnej części odkryte). Ustawione one zostały w dwóch parach na platformach usytuowanych nad wyrzutniami torpedowymi – między drugim kominem a tylnym masztem. Wprowadzone do eksploatacji w roku 1936 armaty montowane były na wspólnym łożu, zaś odstęp między lufami sięgał 0,53 m. Lufa armaty wraz z zamkiem miała masę 2,06 t, natomiast masa całego zespołu sięgała 16,6 t (z systemem zdalnego naprowadzania wież i armat typu Metadyne RP 50 lub RP 52 – 17,2). Maksymalny kąt podniesienia armaty wynosił $+80^{\circ}$, natomiast opuszczenia -10°. Jej długość całkowita sięgała 4,84 m. Pociski miały masę 16,1 kg, a ich ładunki miotające – kordyt SC 103 – 4,1 kg (lub NF/S 164-048 – 4,8 kg). Prędkość początkowa pocisku sięgała 808 m/s, a ciśnienie w lufie podczas strzału wynosiło 3230 kg/cm^2. Żywotność lufy była obliczona na 600 wystrzałów, natomiast przy używaniu ładunków miotających NF/S – na 1800. Przy kącie podniesienia lufy $+45^{\circ}$ pocisk mógł dolecieć na odległość 19 470 m, a przy $+80^{\circ}$ osiągnąć pułap 12 200 m. Teoretyczna szybkostrzelność wynosiła 20 wystrzałów na minutę, jednak w praktyce dochodziła do 12-15). Zapas pocisków na armatę sięgał – w czasie pokoju 150, a w czasie wojny – 200. Armaty Mk XVI/Mk XXI stosowane były jako główne uzbrojenie na następujących jednostkach Royal Navy: lotniskowcach – *Furious* i *Unicorn*, lotniskowcach eskortowych – *Activity*, *Campania*, *Nairana*, *Pretoria Castle* i *Vindex*, krążownikach lekkich – *Cairo*, *Calcutta*, *Caledon*, *Carlisle*, *Colombo* i *Curacoa* oraz na wielu niszczycielach, fregatach, eskortowcach, okrętach desantowych, okrętach-bazach, pomocniczych okrętach przeciwlotniczych i stawiaczach sieci. Jako uzbrojenie przeciwlotnicze zamontowane zostały na okrętach liniowych *Barham*, *Malaya* i *Warspite* oraz typu *Royal Sovereign*, krążowniku liniowym *Hood*, monitorach – *Abercrombie* i *Roberts*, krążownikach ciężkich (bez *Yorka* i typu *Hawkins*), krążownikach lekkich *Dragon* i *Danae* (w czasie wojny służących pod polską banderą jako *Dragon* i *Conrad*), *Effingham*, typu *Leander*, typu *Arethusa*, opisywanego tu typu *Southampton*, typu *Edinburgh*, typu *Fiji* (zw. też 'Colony'), typu *Swiftsure* i *Superb*, krążownikach pomocniczych *Canton* i *Corfu* oraz na dużej części niszczycieli typu 'Tribal' (poza wcześnie zatopionymi). Używane były również na jednostkach australijskich, holenderskich, kanadyjskich i polskich (ORP *Błyskawica*). W sumie wyprodukowano 2555 armat przeciwlotniczych Mk XVI oraz zmodernizowanych Mk XVI*, z tego 45 w Australii (Mk XVI*), a 604 w Kanadzie (Mk XVI*).

Lekka artyleria przeciwlotnicza

Artyleria przeciwlotnicza bliskiego zasięgu reprezentowana była przez działka kal. 40 mm i karabiny maszynowe kal. 12,7 mm.

„Pom-pomy" kal. 40 mm

Na dachach hangarów – po obu stronach komina – ustawione zostały dwa poczwórnie sprzężone działka kal. 40 mm (2-funtowe) Vickersa Mk VIII L/40 – tzw. „pom-pomy" – na podstawach Mk VII.



HMS *Glasgow* w lipcu 1942 r. podczas pobytu w New York Navy Yard – wieża „X" od tyłu. Widoczne deski pokładu. Objaśnienie numerów: 1 – osłona przeciwodłamkowa działka plot. kal. 20 mm Oerlikon, 2 – stanowisko działka plot. kal. 20 mm Oerlikon, 4 i 5 – wentylatory wyciągowe.

Wprowadzone do eksploatacji w roku 1938 (próby 1935-1936 na niszczycielu *Crusader*) zespoły miały masę 11 t (z systemem kierowania ogniem), natomiast masa pojedynczego działka wynosiła 0,27 t. Długość działka sięgała 2,94 m, zaś jego szybkostrzelność wynosiła 90-115 wystrzałów na minutę. Maksymalny kąt podniesienia luf dochodził do $+80^{\circ}$, natomiast kąt opuszczenia -10°. Maksymalna prędkość podnoszenia działka wynosiła 25 stopni/s. Masa pocisku sięgała 0,98 (tzw. pocisk superszybki – 0,83) kg, a masa ładunku miotającego HSCT/K 134-055 – 95 (pocisk superszybki – 117) g. Prędkość początkowa pocisku wynosiła 585 (pocisk superszybki – 731) m/s, natomiast zasięg – 3473 (efektywny 1554) m. Ciśnienie w lufie podczas strzelania sięgało 2600 kg/cm^2, natomiast jej żywotność oceniano na 5000 wystrzałów. Zapas pocisków na lufę wynosił 1800. Podczas wojny działka Mk VIII/Mk VII używane były na lotniskowcach, lotniskowcach eskortowych, krążownikach ciężkich i lekkich, niszczycielach oraz na szeregu innych jednostek.

Karabiny maszynowe kal. 12,7 mm

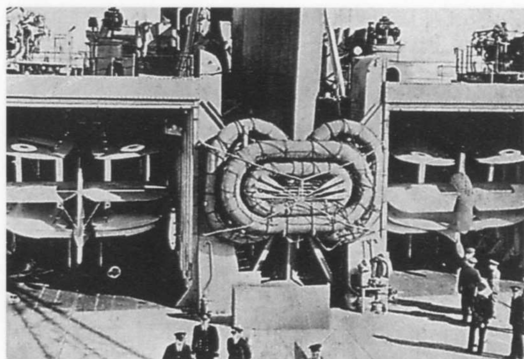
Osiem wielkokalibrowych karabinów maszynowych Vickersa kal. 12,7 mm (0,5 cala) Mk III L/62 ustawionych było w dwóch czterolufowych zespołach na podstawach Mk II. Masa zespołu (bez luf) sięgała 0,61 t, natomiast masa lufy – 26 kg (plus 2 l wody do chłodzenia). Długość broni wynosiła 1,32 m, zaś jej szybkostrzelność – 600-700 wystrzałów na minutę. Maksymalny kąt podniesienia km-u dochodził do +80 stopni, natomiast opuszczenia -10 stopni. Pociski miały masę 37 g, a ich ładunek miotający 19,5 g. Prędkość początkowa pocisku osiągała 768 m/s, natomiast jego efektywny zasięg wynosił 730 m. Zapas pocisków na lufę sięgał 2500.

Uzbrojenie torpedowe

Krążowniki otrzymały po dwie potrójne, obrotowe wyrzutnie Mk VII dla torped parogazowych kal. 533 mm (21 cali) Royal Navy Torpedo Factory (RNTF) Mk IX**, które ustawiono na pokładzie górnym kadłuba na obu burtach, między drugim kominem a tylnym masztem – pod platformami z armatami przeciwlotniczymi kal. 102 mm. Masa wprowadzonej do eksploatacji w roku 1930 (i zmodernizowanej w 1939 r.) torpedy wynosiła 1,69 t, natomiast jej ładunku wybuchowego – 367 kg Torpexu (początkowo – 330 kg TNT). Długość całkowita dochodziła do 7,3 m. Przy prędkości 35 węzłów jej zasięg sięgał 12,79 km (6,9 Mm), natomiast przy 40 w. – 9,14 km (4,9 Mm). Prędkość maksymalną 41 węzłów torpeda osiągała przy mocy silnika 264 KM.

Wyposażenie lotnicze

Okręty wyposażono w poprzecznie w stosunku do płaszczyzny podłużnej kadłuba ustawione stałe katapulty lotnicze (na *Sheffieldzie* katapultę zamontowano dopiero w maju 1938 r.), służące do startowania (wyrzucania w powietrze przy pomocy ładunku prochowego na



Widok na oba hangary *Sheffielda* przez otwarte bramy widać zaparkowane wewnątrz samoloty. Uwagę zwracają skrzydła złożone wzdłuż kadłubów dla zaoszczędzenia miejsca.

zasadzie strzelania z procy) wodnopłatowców (do grupy wodnopłatowców należały wyposażone w pływaki wodnosamoloty oraz łodzie latające, które siadały na wodzie odpowiednio ukształtowanymi kadłubami). Były to urządzenia typu D I H (Double-acting Athwartship Mk I Heavy), pozwalające na start maszyny o masie do 5,5 t z prędkością 103 km/h. Testowane na lotniczym okręcie doświadczalnym *Pegasus* (dawna jednostka macierzysta wodnopłatowców *Ark Royal*) katapulty ustawione były także na krążownikach ciężkich typu *Kent* ('County') – *Berwick*, *Cumberland* i *Suffolk*. Usytuowane one zostały między kominami okrętów.

Sprzęt lotniczy teoretycznie stanowiły trzy dwupłatowe łodzie latające Vickers-Supermarine *Walrus* (pol. mors) Mk I, których głównym zadaniem było dalekie rozpoznanie. W Royal Navy używano ich w latach 1936-1943, zarówno na krążownikach, jak i na pancernikach. Kadłuby maszyn miały 11,6 m długości, natomiast rozpiętość ich skrzydeł sięgała 14,1 m. Samoloty te były napędzane przez umieszczone pod górnymi płatami odwrotnie ustawionymi silnikami Bristol *Pegasus* II M 2 o mocy 775 KM (umieszczone w tylnej części silnika czterołopatkowe śmigło pełniło funkcję pchającą), pozwalającymi na osiągnie prędkości 208 km/h. *Walrusy* mogły być uzbrojone w bomby oraz w dwa karabiny maszynowe (kokpity dla strzelców i podstawy dla km-ów znajdowały się w części dziobowej łodzi i w jej ogonie – za dolnym skrzydłem), przy czym istniała możliwość zainstalowania trzeciego. Załogi wodnopłatowców w zależności od potrzeb składały się z 2-4 osób. Maszyny wyposażone były także w podwozia kołowe, co pozwalało na operowanie również z lotniskowców lub baz lądowych. Dwa *Walrusy* przechowywano ze złożonymi skrzydłami w hangarze (a właściwie w dwóch, odseparowanych od siebie kominem), trzeci zaś – gotowy do startu – ustawiony był na katapulcie. W praktyce jednak „przechowywanie" łodzi latającej na katapulcie zdarzało się bardzo rzadko, toteż należy przyjąć, że generalnie liczba zaokrętowanych *Walrusów* nie przekraczała dwóch. Hangary usytuowane były tuż za pomostem bojowym, po obu stronach pierwszego komina. Do podnoszenia maszyn z wody służyły dwa – ustawione po obu stronach drugiego komina – dźwigi. Całkowita masa wyposażenia lotniczego wynosiła 120 ts.

Działka salutacyjne

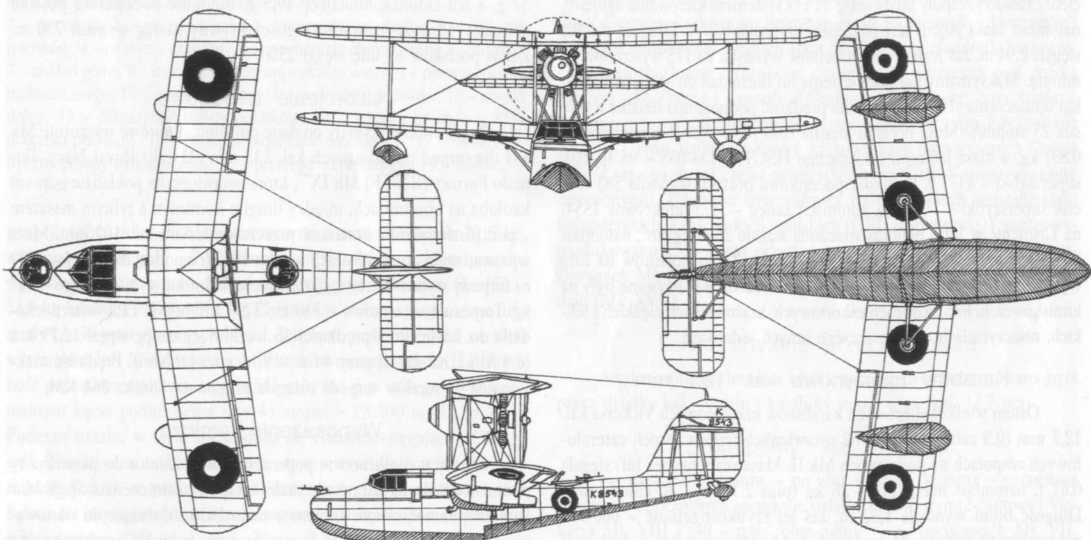
W skład uzbrojenia dodatkowego wchodziły pochodzące z końca XIX wieku cztery pojedyncze działka salutacyjne kal. 47 mm (3-funtowe) Hotchkissa Mk II L/40, które ustawiono na nadbudówce rufowej w dwóch parach za drugim masztem. Ich głównym zadaniem było oddawanie wystrzałów salutacyjnych, zwłaszcza podczas wizyt okrętów w portach zagranicznych oraz przy różnorodnych uroczystościach.

ZMIANY WOJENNE W UZBROJENIU

Artyleria główna

Zmiany dotyczące armat kal. 152 mm ograniczyły się do likwidacji w końcowym okresie wojny wieży „X" na czterech jednostkach. Podobnie postąpiono z częścią krążowników ciężkich typu 'County' oraz lekkich typów *Leander* i *Fiji*. Głównym celem demontażu miało być odciążenie okrętów, przy okazji wolne miejsca wykorzystywano do instalowania działek przeciwlotniczych. Wieże zdjęto w roku 1944 (*Birmingham*) oraz w 1945 (*Sheffield*, *Glasgow* i *Liverpool*). Na pierwszych dwóch okrętach prac tych dokonano w Stanach Zjednoczonych, natomiast na trzecim i czwartym – w stoczniach krajowych.

Łódź latająca *Walrus* Mk I z HMS *Sheffield*.



Karabiny maszynowe kal. 12,7 mm

Poczwórnie sprzężone karabiny maszynowe Vickersa kal. 12,7 mm – jako broń mało efektywna – zostały zdjęte w roku 1941 (*Manchester*, *Liverpool*, *Sheffield* i *Newcastle*) oraz w 1942 (*Birmingham* i *Glasgow*). *Southampton* i *Gloucester* były w nie uzbrojone do czasu zatopienia.

„Pom-pomy" kal. 40 mm

Czterolufowe „pom-pomy" Vickersa kal. 40 mm generalnie pozostawały na swoich stanowiskach bez zmian[7], przy czym na dwóch okrętach w końcu wojny zwiększono ich liczbę. W roku 1945 *Glasgow* otrzymał dodatkowo dwa zespoły (w sumie 4×IV), a *Liverpool* – cztery (w sumie 6×IV).

W końcu wojny oba wspomniane krążowniki dodatkowo otrzymały po cztery pojedyncze „pom-pomy" Vickersa Mk VIII kal. 40 mm L/40 na podstawach Mk XVI.

Dane działka zostały uwzględnione przy opisie zespołu czterolufowego. Masa stanowiska jednolufowego sięgała 1 t, a maksymalny kąt podniesienia jego lufy +70°.

Żaden z krążowników typu 'Town' nie został uzbrojony w ośmiolufowe „pom-pomy" kal. 40 mm, instalowane na okrętach liniowych, krążownikach liniowych, lotniskowcach, krążownikach ciężkich, a nawet na dwóch krążownikach plot. i stawiaczu min.



HMS *Manchester* – armijne działko kal. 40 mm Boforsa z celownikami kołowymi na wieży „B". Dobrze widoczne materace przeciwodłamkowe. Załoga korzysta z chwili spokoju, kiedy nie było ataków lotniczych na osłaniany konwój. Widoczne deski pokładu dziobowego.

Działka Boforsa kal. 40 mm

Na okrętach montowano również działka Boforsa kal. 40 mm (1,575 cala) Mk N-I L/56. W roku 1941 pojedyncze działko armijne otrzymał *Manchester*, któremu w roku następnym dodano dwa kolejne – specjalnie na operację „Pedestal"). Na dwóch jednostkach ustawiono po cztery – mające masę 21,5 t – zespoły czterolufowe na podstawach Mk II (*Birmingham* w 1944 i *Sheffield* w 1945 r.). Pojedyncze działko montowane było na podstawie Mk III. Skonstruowana w roku 1941 broń miała długość 3,69 m i masę 0,52 t. Maksymalny kąt podniesienia lufy sięgał +90 stopni, a szybkostrzelność wynosiła 120 wystrzałów na minutę. Masa pocisku wynosiła 0,92 kg, a masa ładunku miotającego – FNH/PO 22 – 0,32 kg. Ciśnienie w lufie podczas strzelania dochodziło do 3100 kg/cm², natomiast jej żywotność szacowano na 10 tys. wystrzałów. Prędkość początkowa pocisku sięgała 829 m/s, natomiast jego zasięgi – poziomy 11 425, pionowy 5486 i efektywny 2285 m.

7 z uszkodzonego w październiku 1940 *Liverpoola* oba „pom-pomy" zdjęto pod koniec roku i przeniesiono na inne krążowniki lekkie - Leander i Perth. Ubytek ten uzupełniono na początku 1942 r.

Działka Oerlikona kal. 20 mm

Od roku 1941 – początkowo w miejsce zdejmowanych karabinów maszynowych – okręty zaczęły otrzymywać (oprócz zatopionych już *Southamptona* i *Gloucestera*) pojedyncze działka przeciwlotnicze kal. 20 mm (0,787 cala) Oerlikona Mk IV L/70 na podstawach Mk III. Wprowadzona do eksploatacji w tym samym roku 1941 broń miała długość 2,21 m, a jej masa sięgała 0,064 (z zamkiem) t. Masa zespołu dochodziła do 0,78 t. Maksymalny kąt podniesienia lufy sięgał +87 stopni, natomiast opuszczenia -5 stopni. Masa pocisku wynosiła 0,12 kg, a jego ładunku miotającego NC – 27,7 g Prędkość początkowa pocisku dochodziła do 830 m/s, natomiast jego zasięgi: przy kącie podniesienia lufy +35 stopni – 4387 m, przy +45 – 5712, przy +70 – 3048 i efektywny – 914 m. Ciśnienie w lufie podczas strzelania sięgało 3150 kg/cm², natomiast jej żywotność oceniano na 9000 wystrzałów. Szybkostrzelność dochodziła do 450 wystrzałów na minutę. Liczba działek dość często się zmieniała i sięgała od kilku do kilkunastu (maksymalnie 22 na *Sheffieldzie* w 1944 r.), przy czym z zasady po jednym ustawiano na dachach wież „B" i „X".

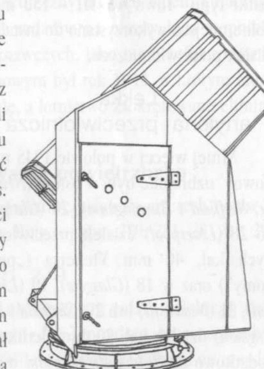
Od końca 1942 roku zaczęto na krążownikach montować działka Oerlikona podwójnie sprzężone na podstawach Mk V, w liczbie od kilku do maksymalnie 10 zespołów (nie zdążył ich otrzymać zatopiony *Manchester*). Maksymalny kąt podniesienia Oerlikonów dwulufowych sięgał +70 stopni, natomiast opuszczenia -10.

Przykładowe ustawienie Oerlikonów i Boforsów na *Manchesterze* w lutym 1942 roku wyglądało w następujący sposób: pojedyncze armijne działko kal. 40 mm zostało umiejscowione na dachu wieży „B", natomiast pojedyncze działka kal. 20 mm zainstalowano – jedno na pokładzie rufowym (między wieżą „Y" a flagsztokiem), jedno na dachu wieży „X" (nieco z lewej strony), cztery (parami) dookoła dalocelownika HACS na nadbudówce rufowej oraz dwa na skrzydłach przedniej części pomostu bojowego.

Inny przykład – *Sheffield* na przełomie lat 1941/1942 miał sześć pojedynczych Oerlikonów, z których dwa zostały zamontowano na dachach wież „B" i „X", dwa (w parze) – na dachu nadbudówki rufowej, po obu stronach tylnych nóg drugiego masztu, a dwa (także w parze) – w tylnej części pomostu bojowego, po obu stronach głównej nogi pierwszego masztu.

Wyrzutnie rakiet niekierowanych

W połowie 1940 roku na trzech jednostkach zainstalowano skrzynkowe 20-rurowe wyrzutnie niekierowanych bezwirowych rakiet przeciwlotniczych bliskiego zasięgu kal. 178 mm (7 cali) typu UP (Unrotated Projectile) Mk I. 'Towny' były ostatnimi dużymi okrętami Royal Navy, na których zostały one zamontowane (w sumie wyprodukowano 60 zespołów). Rakiety po opuszczeniu wyrzutni ciągnęły za sobą stalowe druty, na końcach których otwierały się niewielkie spadochrony z małymi minami powietrznymi (eksplodowały po kontakcie drutu z samolotem), przy czym prędkość opadania całości sięgała 5-7 m/s. Rakieta o masie 15,9 kg i długości 81,3 cm zawierała spadochrony o średnicach – 0,2, 1 i 2 m, około 270 m drutu o średnicy 1 mm i minę o ładunku wybuchowym o masie 0,24 kg. Całość napędzał silnik o średnicy 7,6 cm. Masa zespołu wynosiła około 4 t, natomiast skuteczny zasięg rakiety –



Wyrzutnia niekierowanych rakiet przeciwlotniczych UP Mk I.



około 900 m. *Newcastle* i *Glasgow* otrzymały po dwa zespoły (ustawione one zostały na dachu wieży „B" i na rufie, za wieżą „Y"), a *Birmingham* – jeden (na wieży „B"). Jako niepraktyczną i nieskuteczną, w roku następnym broń tę z okrętów zdjęto.

Wyposażenie lotnicze

Sprzęt lotniczy zdjęto z krążowników w latach 1942-1945 (rzecz jasna poza wcześniej zatopionymi – *Southamptonem, Gloucesterem* i *Manchesterem*). Po jego likwidacji hangary używano do różnych celów, np. wykorzystując je jako pomieszczenia obsługi radarów, aranżując w nich sale kinowe, biura czy też świetlice. W miejsce zdjętej katapulty ustawiono przeniesione zza drugiego komina łodzie okrętowe (trzy motorowe i jedną wiosłową). Zdjęty został lewoburtowy dźwig, natomiast pozostawiony prawoburtowy służył do obsługi łodzi.

Zmiany w uzbrojeniu lufowym krążowników typu 'Town' w czasie II wojny światowej

(w nawiasach - miesiąc montażu lub demontażu)

Rok	1 x III 152 mm MkXXIII/ MkXXII	1 x II 102 mm MkXVI/ MkXIX	1 x IV 40 mm MkVIII/ MkVII	1 x I 40 mm MkVIII/ MkXVI	1 x IV 40 mm MkN-I/ MkII	1 x I 40 mm MkN-I/ MkIII	1 x I 20 mm MkIV/ MkIII	1 x II 20 mm MkIV/ MkV	1 x IV 12,7 mm MkIII/ MkII
Newcastle									
1939	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1940	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1941	4	4	2	—	—	—	9 (11)	—	— (11)
1942	4	4	2	—	—	—	19 (11)	—	—
1943	4	4	2	—	—	—	13 (09)	4 (09)	—
1944	4	4	2	—	—	—	13	4	—
1945	3 (10)	4	2	—	—	—	13	4	—
Southampton									
bez zmian									
Sheffield									
1939	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1940	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1941	4	4	2	—	—	—	6 (09)	—	— (09)
1942	4	4	2	—	—	—	9 (07)	—	—
1943	4	4	2	—	—	—	14 (06)	—	—
1944	4	4	2	—	—	—	22 (02)	—	—
1945	3 (05)	4	2	—	4 (05)	—	7 (05)	10 (05)	—
Glasgow									
1939	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1940	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1941	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1942	4	4	2	—	—	—	9(09)/4(12)	8 (12)	— (08)
1943	4	4	2	—	—	—	6 (10)	8	—
1944	4	4	2	—	—	—	10 (poł.)	8	—
1945	3 (05)	4	4 (05)	4 (05)	—	—	6 (05)	6 (05)	—
Birmingham									
1939	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1940	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1941	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1942	4	4	2	—	—	—	7 (04)	—	— (04)
1943	4	4	2	—	—	—	2 (08)	8 (08)	—
1944	3 (11)	4	2	—	4 (11)	—	7 (11)	10 (11)	—
1945	3	4	2	—	4	—	7	10	—
Manchester									
1939	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1940	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1941	4	4	2	—	—	1 (03)	5 (03)	—	— (03)
1942	4	4	2	—	—	3 (08)	8 (02)	—	—
Liverpool									
1939	4	4	2	—	—	—	—	—	2
1940	4	4	—	—	—	—	—	—	2
1941	4	4	—	—	—	—	9 (11)	—	— (04)
1942	4	4	2 (01)	—	—	—	9	—	—
1943	4	4	2	—	—	—	9	—	—
1944	4	4	2	—	—	—	9	—	—
1945	3 (07)	4	6 (07)	4 (07)	—	—	7 (07)	6 (07)	—
Gloucester									
bez zmian									

Uzbrojenie POP

Krążowniki – nie ma pewności czy wszystkie – przystosowano także do zwalczania okrętów podwodnych. Zamontowano na nich urządzenia do ich wykrywania typu „Asdic" oraz wyrzutnie bomb głębinowych.

Działka salutacyjne

Działka salutacyjne Hotchkissa kal. 47 mm zostały zdjęte z okrętów w początkowym okresie wojny. Praktycznie nie miały one żadnej wartości bojowej, natomiast ich demontaż w pewien sposób odciążył krążowniki.

ZMIANY POWOJENNE W UZBROJENIU

Artyleria główna

W drugiej połowie 1945 roku zdjęto wieżę „X" z *Newcastle'a*, doprowadzając krążownik do standardu reprezentowanego przez pozostałe, istniejące jeszcze, jednostki typu 'Town' (3×III – 152 mm). Wolne miejsce wykorzystano do instalacji działek przeciwlotniczych.

Lekka artyleria przeciwlotnicza

Mniej więcej w połowie 1945 roku 'Towny' uzbrojone były w osiem (*Newcastle, Sheffield* i *Birmingham*), 20 (*Glasgow*) lub 28 (*Liverpool*) działek przeciwlotniczych kal. 40 mm Vickersa („pom-pomy") oraz w 18 (*Glasgow*), 19 (*Liverpool*), 21 (*Newcastle*) lub 27 (*Sheffield* i *Birmingham*) działek kal. 20 mm Oerlikona. Dodatkowo *Sheffield* i *Birmingham* miały – jako jedyne – po 16 działek kal. 40 mm Boforsa (4×IV). Po wojnie uzbrojenie to sprowadzono do standardu: 8-26 (zdjęto dwa pojedyncze „pom-pomy" z *Liverpoola*)×40 mm Vickersa, 8×40 mm Boforsa oraz 16×20 Oerlikona. Po modernizacji z roku 1952 *Birmingham* miał 18 działek kal. 40 mm: sześć w rejonie pomostu bojowego (po obu jego stronach – po 1×II i 1×I), dwa w miejscu dawnej katapulty (2×I, obok siebie), sześć w rejonie nadbudówki rufowej (po 1×II i 1×I, z obu jej stron) oraz cztery w miejscu dawnej wieży „X" (2×II obok siebie). Na *Glasgow* podczas wizyty w Gdyni w roku 1955 znajdowało się 14 działek kal. 40 mm – 1×I Boforsa po obu stronach pomostu bojowego oraz w rejonie nadbudówki rufowej – 2×IV Vickersa i 4×I Boforsa.

Zmiany w wyposażeniu lotniczym krążowników typu 'Town' w czasie II wojnie światowej

(w nawiasach – miesiąc demontażu)

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Newcastle	+	+	+	– (11)	–	–	–
Southampton	+	+	+	×	×	×	×
Sheffield	+	+	+	+	+	– (02)	–
Glasgow	+	+	+	+	+	+	– (05)
Birmingham	+	+	+	+	– (08)	–	–
Manchester	+	+	+	+	×	×	×
Liverpool	+	+	+	+	+	+	– (07)
Gloucester	+	+	+	×	×	×	×

Działka salutacyjne

Po zakończeniu wojny ponownie zainstalowano na okrętach stare działka salutacyjne, których używano podczas pełnienia przez krążowniki funkcji reprezentacyjnych.

URZĄDZENIA KIEROWANIA OGNIEM

Dalocelowniki artylerii głównej

Do kierowania ogniem artylerii głównej zastosowane zostały pojedyncze dalocelowniki (z dalmierzami o bazie optycznej 4,57 m, czyli 15 stóp), które ustawiono na dachach pomostów bojowych okrętów pierwszej serii – *Newcastle, Southampton, Sheffield, Glasgow* i *Birmingham*). Natomiast jednostki drugiej serii, *Manchester, Liverpool* i *Gloucester*, otrzymały po dwa takie dalocelowniki - jeden umiejscowiony tak jak na wcześniejszych jednostkach, drugi – w tylnej części nadbudówek rufowych – za tylnym masztem i zamontowanym na wysokim pylonie dalocelownikiem HACS Mk IV (*Liverpool* czasowo był pozbawiony rufowego dalocelownika).

Dalocelowniki HACS

Do kierowania ogniem armat przeciwlotniczych kal. 102 mm użyto dalocelowników HACS (High-Angle Control System) z dalmierzami 4,57 m (15-stopowe). *Newcastle* i *Southampton* otrzymały po dwa dalocelowniki Mk III, które ustawiono na skrzydłach pomostów bojowych. Na pozostałych jednostkach zamontowano po trzy dalocelowniki Mk IV, z których dwa zamontowano także po obu stronach pomostów bojowych, a trzeci – na nadbudówce rufowej, między tylnym masztem a wieżą „X". Ten ostatni na *Liverpoolu* i *Gloucesterze* został ustawiony na pylonie, natomiast na pozostałych posiadających go okrętach – na niskich podstawach. Wkrótce jednak *Sheffield, Glasgow, Birmingham* i *Manchester* także otrzymały wysokie pylony.

Zmiany w uzbrojeniu 'Townów' w wyrzutnie UP w czasie II wojnie światowej

(w nawiasach – miesiąc montażu lub demontażu)

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Newcastle	—	2 (05)	— (11)	—	—	—	—
Glasgow	—	2 (07)	— (08)	—	—	—	—
Birmingham	—	1 (06)	— (07)	—	—	—	—

Dalmierze 12-stopowe

Newcastle i *Southampton* na nadbudówkach rufowych otrzymały po 3,66 m (12-stopowym) dalmierzu, służącym do kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej. W początkowym okresie wojny zostały one wymienione na zainstalowane na skrzydłach pomostów bojowych dalocelowniki HACS Mk III, co doprowadziło te jednostki do standardu pozostałych okrętów typu.

Dalmierze ośmiostopowe

Do kierowania ogniem „pom-pomów" okręty otrzymały po dwa ustawione na skrzydłach pomostu bojowego – w jego środkowej części przed pierwszą parą małych reflektorów – dalmierze 2,44 m (ośmiostopowe). W roku 1942 w ich miejsce na *Liverpoolu, Manchesterze, Sheffieldzie, Glasgowie* i *Newcastle* zamontowano radary kierowania ogniem typu 282.

WYPOSAŻENIE RADAROWE

Pierwszym krążownikiem Royal Navy wyposażonym w radar był *Sheffield*, na którym w sierpniu (niektóre źródła mówią o październiku) 1938 roku zamontowano prototypowe urządzenie wykrywania powietrznego dalekiego zasięgu typu 79 Y, którego anteny zamontowano na szczytach obu masztów. Pracujący na fali 7 m radar miał transmiter o mocy 15-20 kW. Z odległości 53 Mm mógł wykryć samolot lecący na wysokości 3000 m, natomiast z 30 Mm – na wysokości 1500 m. Kolejnym okrętem w niego wyposażonym stał się w styczniu 1939 roku okręt liniowy *Rodney*. Z kolei drugim krążownikiem brytyjskim wyposażonym w radar został w czerwcu tego roku HMS *Curlew*, na którym zamontowano urządzenie typu 79 Z o mocy 70-90 kW.

Do roku 1940 *Sheffield* był jedynym (!) okrętem typu 'Town' wyposażonym w nowy system obserwacji przestrzeni powietrznej. Później na jednostkach sukcesywnie instalowano radary o funkcjach: wykrywanie celów powietrznych (typy 279, 281, 281 B i 291), wykrywanie celów nawodnych (typy 286, 273 i 293), wykrywanie celów powietrznych i nawodnych (typ 277), kierowanie ogniem armat artylerii głównej (typy 284 i 274) oraz kierowanie ogniem armat i działek przeciwlotniczych (typy 285, 283 i 282). Ale jedynym krążownikiem typu 'Town', na którym nie zdążono zamontować żadnego radaru – przed zatopieniem – był należący do drugiej serii *Gloucester*.

Urządzenia radarowe w zdecydowany sposób zmieniły sposób prowadzenia walki przez okręty, dając im zdecydowaną przewagę nad jednostkami ich pozbawionymi lub posiadającymi radary o gorszych osiągach. Dzięki nim można było w miarę dokładnie – nawet w nocy – określać położenie i odległość od nieprzyjacielskiego okrętu lub samolotu, jak również prowadzić skuteczny do nich ogień. Ubocznym niejako skutkiem wprowadzenia radarów na okręty była stopniowa likwidacja ich samolotów rozpoznawczych, jako już nieefektywnych i kłopotliwych w użyciu. Przełomowym był rok 1942, w którym radary zaczęto stosować na większą skalę, a lotnictwo zaokrętowane eliminować z jednostek.

Radary wykrywania powietrznego

'Towny' w czasie II wojny światowej używały czterech typów radarów wykrywania powietrznego. Były to typy: 279, 281, 281 B i 291.

Typ 279

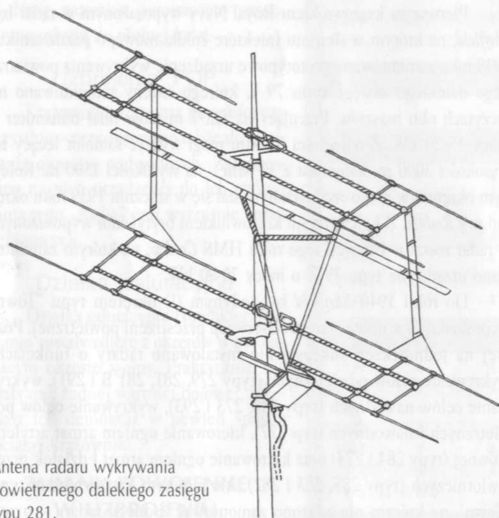
Urządzenie typu 279 było rozwinięciem radaru dalekiego zasięgu typu 79 Z. Anteny pracującego na fali 7 m radaru umieszczone były na szczytach masztów. W roku 1940 na *Sheffieldzie* zastąpił on urządzenie typu 79 Y. W tym samym roku zamontowano go na *Southamptonie*, a w początku 1942 – na *Manchesterze* (zastąpił typ 286). Na *Sheffieldzie*



urządzenie w roku 1942 wymieniono na będący jego rozwinięciem radar typu 281.

Typ 281

Trzecim radarem wykrywania powietrznego dalekiego zasięgu stosowanym na 'Townach' było urządzenie typu 281, będące udoskonaleniem typu 279. Po raz pierwszy radar ten zainstalowano we wrześniu 1940 roku na krążowniku lekkim *Dido*. Jako drugi otrzymał go w styczniu następnego roku okręt liniowy *Prince of Wales*. Pracował na fali 3,5-4 m i przy mocy transmitera 350 kW miał zasięg 120 Mm. Podobnie jak przy typie 279, jego anteny montowano również na szczytach masztów. W roku 1942 zainstalowano go na *Liverpoolu, Sheffieldzie, Glasgowie* i *Newcastle*, przy czym na drugim zastąpił on urządzenie typu 279, trzecim – 286, a na czwartym – 291. W roku 1945 radar typu 281 zdjęto z *Liverpoola* i *Glasgowa* (w jego miejsce ten pierwszy otrzymał udoskonalone urządzenie typu 279 – 279 B).



Antena radaru wykrywania powietrznego dalekiego zasięgu typu 281.

Typ 281 B

Urządzenie typu 281 B było rozwinięciem radaru typu 281. Jego anteny także były umieszczane na szczytach masztów. W roku 1943 otrzymał go *Birmingham*, a dwa lata później – *Glasgow*.

Typ 291

Na dwóch krążownikach zainstalowano pracujący na fali 1,5 m radar wykrywania powietrznego krótkiego zasięgu typu 291, który generalnie od początku lat czterdziestych montowano na mniejszych jednostkach. Miał moc transmitera 80 kW i zasięg 9 Mm. W roku 1941 otrzymał go *Newcastle* (w miejsce typu 286), a w roku następnym – *Birmingham*. Wkrótce te niezbyt udane urządzenia z okrętów zdjęto (z pierwszego w 1942, z drugiego – w 1943 r.), przy czym w jego miejsce *Newcastle* dostał radar typu 281.

Radary wykrywania nawodnego

Krążowniki w czasie wojny używały trzech typów radarów wykrywania nawodnego – 286, 273 i 293.

Typ 286

Pierwszym z radarów wykrywania nawodnego stosowanym na 'Townach' było pracujące na fali 1,5 m urządzenie typu 286. Przy mocy transmitera 10 kW radar ten miał zasięg 7 Mm. W roku 1940 został zamontowany na *Glasgowie* i *Manchesterze*, a w 1941 – na *Newcastle*, przy czym z tego ostatniego zdjęto go jeszcze w tym samym roku (w jego miejsce ustawiono urządzenie wykrywania powietrznego typu 291). W roku 1942 radar typu 286 na *Manchesterze* został zastąpiony przez typ 279, a na *Glasgowie* – 281 (również urządzenia wykrywania powietrznego).

Typ 273

Drugim radarem wykrywania nawodnego stosowanym na krążownikach typu 'Town' było urządzenie typu 273. Wprowadzony do eksploatacji w roku 1941 – jako pierwszy otrzymał go w sierpniu okręt liniowy *Prince of Wales* – radar pracował na fali 10 cm i przy mocy transmitera 5-90 kW miał zasięg 10-25 Mm. Jego antena umieszczona została w charakterystycznej osłonie w kształcie walca („latarni"), wykonanej z tworzyw sztucznych. W roku 1942 radar zamontowano na *Liverpoolu, Manchesterze, Sheffieldzie, Glasgowie* i *Newcastle*, a w roku następnym – na *Birminghamie*. Ustawiono go na podeście na dachu pomostu bojowego – między dalocelownikiem armat kal. 152 mm a masztem. W roku 1945 został zdjęty z *Sheffielda, Glasgowa* i *Liverpoola*, przy czym zastąpiono go na tych okrętach przez radary typów – 277, 281 B i 293.

Typ 293

Radar typu 293 został wprowadzony do eksploatacji we flocie brytyjskiej w końcu 1943 roku. Pracował na fali 10 cm, a jego zasięg przy mocy transmitera 500 kW wynosił 12 Mm W roku 1945 zamontowano go na *Glasgowie* i *Liverpoolu*.

Radary wykrywania ogólnego (powietrznego i nawodnego)

Od drugiej połowy 1943 roku rozpoczęto montowanie na okrętach Royal Navy doskonalszych radarów wykrywania ogólnego typu 277, które generalnie miały zastępować urządzenia jednofunkcyjne (wykrywania powietrznego i nawodnego). Służący także jako radionamiernik radar pracował na fali 10 cm i przy mocy transmitera 500 kW miał zasięg 25-35 Mm. Charakterystyczna była jego antena w kształcie talerza. W ostatnim roku wojny zamontowano go na *Sheffieldzie* i *Liverpoolu*.

Radary kierowania ogniem artylerii głównej

Na krążownikach montowano dwa typy radarów kierowania ogniem armat sześciocalowych – 284 i później 274.

Typ 284

Urządzenie typu 284 po raz pierwszy zainstalowano w czerwcu 1940 roku na okręcie liniowym *Nelson*, a po nim – na *King George'u V*. Radar pracował na fali 50 cm i przy mocy transmitera 25 kW miał zasięg 12 Mm. Jego antena, w kształcie solidnej poziomej belki, była montowana na ustawionych na dachach pomostów bojowych dalocelownikach artylerii głównej, natomiast stanowisko obsługi znajdowało się wewnątrz nadbudówek. W roku 1941 radar ten otrzymał *Sheffield*, a w roku następnym *Liverpool, Manchester, Birmingham, Glasgow* i *Newcastle*. Na *Sheffieldzie, Glasgowie* i *Liverpoolu* w roku 1945 został zastąpiony przez urządzenie typu 274.

Typ 274

Radar typu 274 był następcą typu 284. Pracował na fali 10 cm i przy mocy transmitera 400 kW jego zasięg wynosił 20 Mm. W roku 1945 – w miejsce zdjętych radarów typu 284 – został zamontowany na krążownikach *Sheffield, Glasgow* i *Liverpool*.

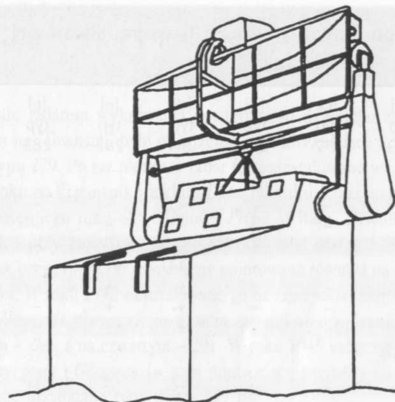
Zmiany w wyposażeniu radarowym krążowników typu 'Town' w czasie II wojny światowej

(w nawiasach – miesiąc montażu lub demontażu)

Rok	[a] typ 279	[a] typ 281	[a] typ 281B	[a] typ 291	[b] typ 286	[b] typ 273	[b] typ 293	[c] typ 277	[d] typ 274	[d] typ 284	[e] typ 282	[e] typ 283	[e] typ 285
Newcastle													
1939	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1940	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1941	–	–	–	+(11)	+(05)	–	–	–	–	–	–	–	–(11)
1942	–	+(11)	–	+(11)	–	+(11)	–	–	–	+(11)	+(11)	–	+(11)
1943	–	+	–	–	–	+	–	–	–	+	+	–	+
1944	–	+	–	–	–	+	–	–	–	+	+	–	+
1945	–	+	–	–	–	+	–	–	–	+	+	–	+
Southampton													
1939	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1940	+(05)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1941	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sheffield													
1939	+*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1940	+*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1941	+*	–	–	–	–	–	–	–	–	+(08)	–	–	+(08)
1942	+(07)	+(07)	–	–	–	+(07)	–	–	–	+	+(07)	+(07)	+
1943	–	+	–	–	–	+	–	–	–	+	+	+	+
1944	–	+	–	–	–	+	–	–	–	+	+	+	+
1945	–	+	–	–	–	+(05)	–	–	+(05)	+(05)	+	+	+
Glasgow													
1939	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1940	–	–	–	–	+(07)	–	–	–	–	–	–	–	–
1941	–	–	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–
1942	–	+(08)	–	–	+(08)	+(08)	–	–	–	+(08)	+(08)	–	+(08)
1943	–	+	–	–	–	+	–	–	–	+	+	–	+
1944	–	+	–	–	–	+	–	–	–	+	+	–	+
1945	–	+(05)	+(05)	–	–	+(05)	+(05)	–	+(05)	+(05)	+	–	+
Birmingham													
1939	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1940	–	–	–	–	+(07)	–	–	–	–	–	–	–	–
1941	–	–	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–
1942	–	–	–	+(04)	+	+(08)	–	–	–	+(04)	–	–	–
1943	–	–	–	+(08)	+(08)	–	–	–	–	+	–	–	–
1944	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+	–	–	–
1945	–	–	+(05)	–	–	–	–	–	–	+	–	–	–
Manchester													
1939	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1940	–	–	–	–	+(11)	–	–	–	–	–	–	–	–
1941	–	–	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–
1942	+(02)	–	–	–	+(02)	+(02)	–	–	–	+(02)	+(02)	–	–
Liverpool													
1939	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1940	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1941	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1942	–	+(02)	–	–	–	+(01)	–	–	–	+(01)	+(01)	–	+(01)
1943	–	+	–	–	–	+	–	–	–	+	+	–	+
1944	–	+	–	–	–	+	–	–	–	+	+	–	+
1945	+(07)	+(07)	–	–	–	+(07)	+(07)	+(07)	+(07)	+(07)	+	+(07)	+**
Gloucester													
Brak jakiegokolwiek wyposażenia radarowego													

[a] – radary wykrywania powietrznego
[b] – radary wykrywania nawodnego
[c] – radary wykrywania ogólnego (powietrznego i nawodnego)
[d] – radary kierowania ogniem artylerii głównej
[e] – radary kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej

* 79 Y
** 279 B



Antena radaru typu 274 kierowania ogniem armat kal. 152 mm.

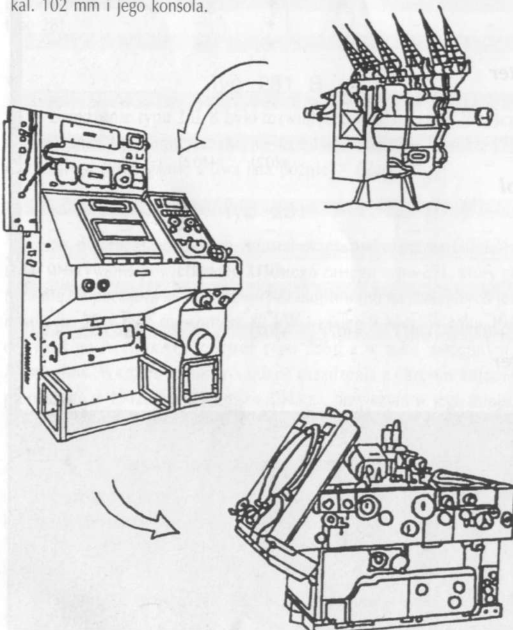
Radary kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej

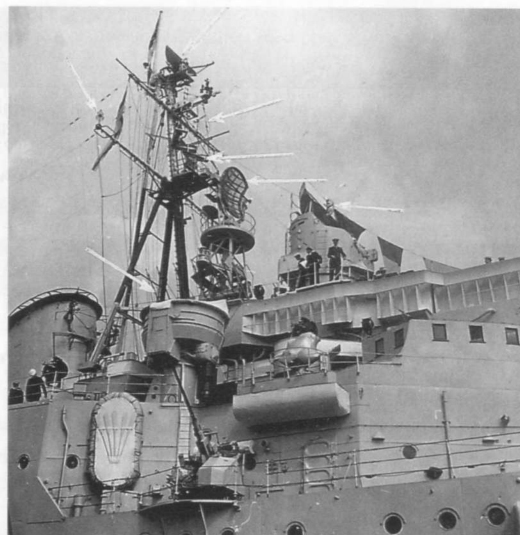
Okręty wyposażane były w dwa radary kierowania ogniem armat kal. 102 mm (typy – 285 i 283) oraz w jeden kierowania ogniem działek kal. 40 i 20 mm (typ 282).

Typ 285

Urządzenie typu 285 zostało wprowadzone do eksploatacji we flocie brytyjskiej w 1941, po przeprowadzonych w listopadzie poprzedniego roku próbach na niszczycielu eskortowym *Southdown*. Pracowało na fali 50 cm, a moc jego transmitera wynosiła 25 kW, co pozwalało na osiąganie zasięgu 8,5 Mm. Jego anteny montowano na daszkach dalocelowników HACS armat czterocalowych. Radar ten w roku 1941 otrzymał *Sheffield*, a w roku następnym *Liverpool, Manchester, Glasgow* i *Newcastle*.

Antena radaru typu 285 kierowania ogniem armat przeciwlotniczych kal. 102 mm i jego konsola.





Pomost i maszt na HMS *Glasgow*, najeżone antenami radarowymi.

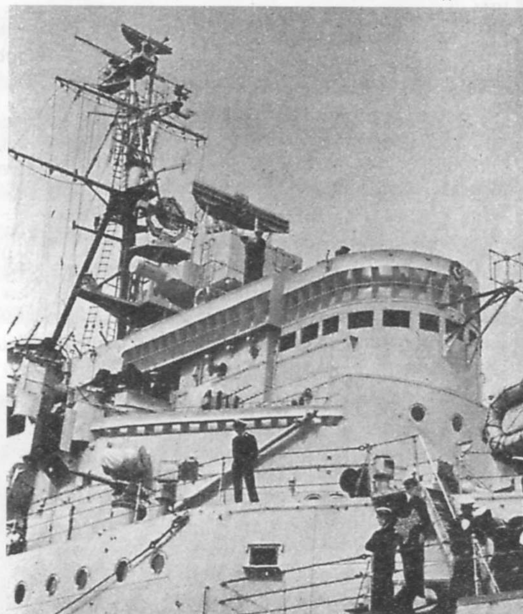
Typ 283

W drugiej połowie 1941 roku wszedł do eksploatacji radar typu 283. Pracował na fali 50 cm, podobnie jak urządzenie typu 285, miał moc transmitera 25 kW i zasięg 8,5 Mm. W roku 1942 zamontowano go na *Sheffieldzie*, a trzy lata później – na *Liverpoolu*. W obu przypadkach stanowił uzupełnienie urządzenia typu 285.

Typ 282

W początku 1941 roku wprowadzono do eksploatacji radar krótkiego zasięgu typu 282, którego zadaniem było kierowanie ogniem działek małokalibrowych. Pracował na fali 50 cm, moc jego transmitera wynosiła 25 kW, a zasięg – 3,5 Mm. W roku 1942 zamontowany został na krążownikach *Liverpool, Manchester, Sheffield, Glasgow* i *Newcastle* (w miejsce zdjętych dalmierzy ośmiostopowych na skrzydłach pomostów bojowych).

Zaokrąglony od początku pomost *Liverpoola* – lata 50. ub.w. Widoczne nie tylko anteny nowoczesnych radarów, ale także działko salutacyjne.



Inne elementy wyposażenia elektronicznego okrętów

Od końca 1943 roku jednostki wyposażano w pierwsze urządzenia systemu „swój-obcy" Mk 3, które montowano na szczycie przedniego masztu (w 1945 r. były już na wszystkich okrętach Royal Navy). Byli to protoplaści dzisiejszych urządzeń systemu IFF (Identification Friend or Foe) – serii 240 i 250.

Wyposażenie radarowe w okresie powojennym

Po wojnie dokonano pewnych zmian w elektronice 'Townów'. W drugiej połowie lat czterdziestych na *Newcastle* i *Birminghamie* zamontowano radar wykrywania powietrznego dalekiego zasięgu typu 960. Był on rozwinięciem urządzeń typów 279 i 281, a po raz pierwszy zainstalowano go w roku 1946 na najnowszym brytyjskim okręcie liniowym *Vanguard*. Jego zasięg sięgał 130-150 Mm. W roku 1950 oba krążowniki otrzymały radary typów 277 Q (wykrywania ogólnego) i 293 Q (wykrywania powietrznego), będące zmodernizowanymi wersjami pochodzących jeszcze z okresu wojny urządzeń typów 277 i 293.

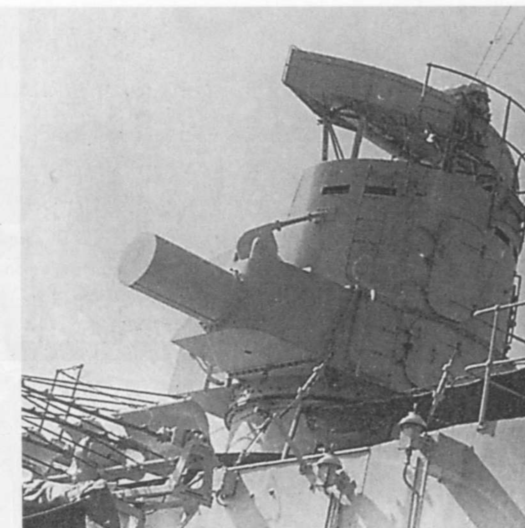
WYPOSAŻENIE DODATKOWE

Prądnice

Na okrętach zainstalowano agregaty prądotwórcze o mocy łącznej około 1200 kW. Ich zadaniem było dostarczanie energii elektrycznej do wszystkich urządzeń korzystających z niej na krążownikach.

Reflektory

Krążowniki otrzymały po trzy duże reflektory o średnicy lustra 91,4 cm (36 cali) i po cztery małe sygnałowe – o średnicy 50,8 cm (20 cali). Z tych pierwszych dwa zostały ustawione obok siebie na platformach zainstalowanych przy tylnych nogach drugiego masztu, trzeci zaś – na podeście zamontowanym tuż za drugim kominem. Małe reflektory ustawiono w dwóch parach – pierwszą zainstalowano po obu stronach pierwszego masztu, natomiast drugą – po obu stronach środkowej części pomostu bojowego na wysokości dalocelownika artylerii głównej.

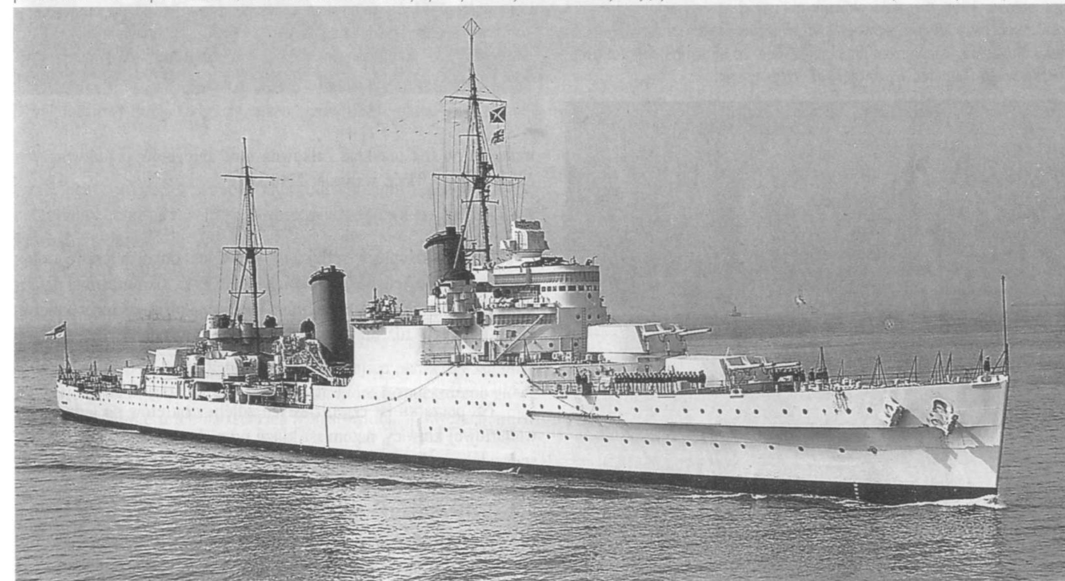


Dalocelownik główny *Liverpoola* w 1951 r. Nad jego dachem widoczna antena radaru typu 274 kierowania ogniem artylerii głównej, natomiast po lewej stronie – antena radaru typu 285 kierowania ogniem armat przeciwlotniczych kal. 102 mm.

Trały-parawany

Po obu stronach tylnej części pomostu bojowego – tuż przy pokładzie składowano pływaki trału-parawanu, służącego do odsuwania znajdujących się na kursie będącego w ruchu okrętu min na boki.

Piękna fotografia krążownika *Manchester* – przedstawiciela ostatniej trójki okrętów, nieco większych, szerszych, lepiej opancerzonych i z zaokrąglonymi pomostami – w sierpniu 1938 r., w malowaniu charakterystycznym dla jednostek stacjonujących na wodach chińskich. Kominy i maszty żółtopiaskowe.



DATY BUDOWY KRĄŻOWNIKÓW TYPU 'TOWN'

Nazwa okrętu	program	stocznia	złożenie zamówienia	położenie stępki	wodowanie	przekazanie do służby
Newcastle	1933	Vickers-Armstrong Co. Ltd, Newcastle	01.06.1934	04.10.1934	23.01.1936	05.03.1937
Southampton	1933	John Brown & Co. Ltd, Clydebank	...1934	21.11.1934	10.03.1936	06.03.1937
Sheffield	1934	Vickers-Armstrong Co. Ltd, Newcastle	17.12.1934	31.01.1935	23.07.1936	25.08.1937
Glasgow	1934	Scotts Sb. & Eng. Co. Ltd, Greenock	17.12.1934	16.04.1935	20.06.1936	09.09.1937
Birmingham	1934	HM Dockyard, Devonport	01.03.1935	18.07.1935	01.09.1936	18.11.1937
Manchester	1935	Hawthorn, Leslie & Co. Ltd, Hebburn-on-Tyne	...	28.03.1936	12.04.1937	04.08.1938
Liverpool	1935	Fairfield Sb. & Eng. Co. Ltd, Govan	...03.1935	17.02.1936	24.03.1937	02.11.1938
Gloucester	1936	HM Dockyard, Devonport	...1936	22.09.1936	19.10.1937	31.01.1939

Kotwice

Jednostki zostały wyposażone w trzy kotwice Halla umieszczone w części dziobowej, z czego dwie na prawej burcie, a jedna – na lewej.

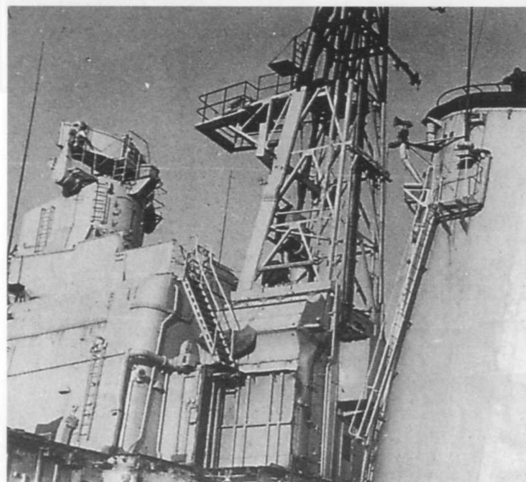
Łodzie i tratwy

Na śródokręciu na obu burtach – na wysokości dźwigów – na żurawikach zamontowano dwie łodzie wiosłowe o długości 11 m (36-stopowe), natomiast trzy łodzie motorowe (w tym jedna mała) i jedna wiosłowa ustawione zostały na pokładzie, między stojącym za drugim kominem podestem dużego reflektora a tylnym masztem. Jako dodatkowe środki ratunkowe okręty otrzymały od kilku do kilkunastu tratw, które rozmieszczono głównie w rejonie śródokręcia.

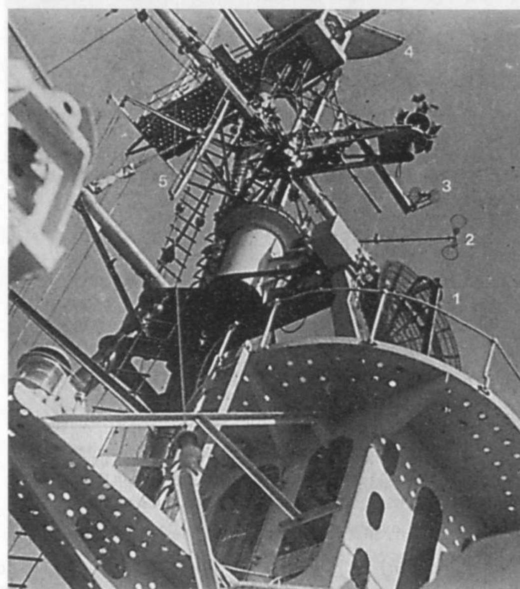
Zmiany w wyposażeniu dodatkowym 'Townów' w czasie II wojny światowej

Prądnice

Podczas wojny w wyraźny sposób dały się zauważyć problemy z zasilaniem prądem elektrycznym poszczególnych układów okrętowych na poważniej uszkodzonych jednostkach. Wobec tego podczas kolejnych remontów potencjał energetyczny krążowników typu 'Town' wzmacniano (na przykład całkowita moc agregatów prądotwórczych *Liverpoola* w 1945 r. wynosiła 1710 kW).



Druga połowa 1968 r. – dalocelownik główny z anteną radaru typu 274 kierowania ogniem artylerii głównej, kratownicowy maszt dziobowy i komin przedni *Sheffielda*. Rozpoczęto już złomowanie, co widać na dole fotografii po braku wielu elementów uzbrojenia i wyposażenia.



Liverpool w 1951 r. – rejon masztu dziobowego. Objaśnienie numeracji: 1 – antena radaru wykrywania ogólnego typu 277, 2 – urządzenie IFF typu 252 „swój-obcy", 3 – urządzenie typu 253, 4 – antena radaru wykrywania nawodnego typu 293.

Reflektory

W wyposażeniu w reflektory większych zmian w czasie wojny nie odnotowano, jedynie *Birmingham* około 1943 roku otrzymał dodatkową parę małych reflektorów, którą ustawiono po obu stronach pierwszego komina – tuż przy poczwórnych „pom-pomach".

Kotwice

Na początku lat czterdziestych zdjęto z okrętów po jednej prawoburtowej kotwicy, natomiast kluzy po nich zaspawano. Zabieg ten spowodowany był chęcią odciążenia krążowników.

Trały–parawany

Z części jednostek zdjęto także pływaki trałów-parawanów. Zaczęto też stosować na krążownikach burtowe kable systemu demagnetyzacyjnego, mającego zapobiegać wybuchom min magnetycznych. Początkowo montowano je prowizorycznie na zewnątrz, później zaś wewnątrz okrętów.



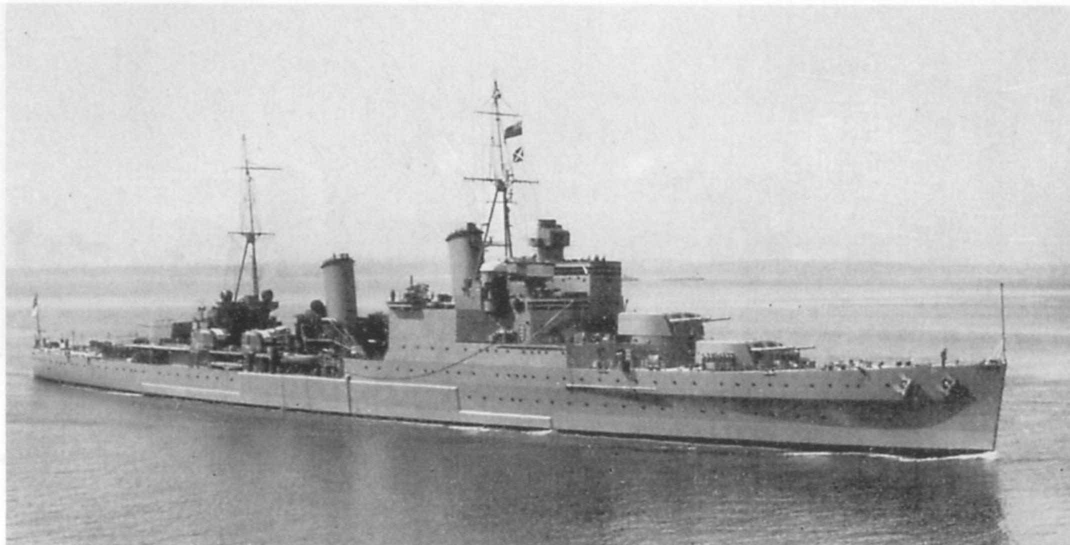
Dźwig łodziowy (już pojedynczy, mimo przeniesienia, nie w płaszczyźnie symetrii okrętu!) i rejon podstawy komina rufowego.

Łodzie i tratwy

Na jednostkach, na których zostało zdjęte wyposażenie lotnicze, trzy motorówki i jedną łódź wiosłową przeniesiono zza drugiego komina w powstałe po zdjęciu katapulty wolne miejsce pomiędzy kominami. Zwiększono liczbę tratw ratunkowych, które rozmieszczano głównie w różnych miejscach na ścianach hangarów oraz na wieżach armat kal. 152 mm.

Powojenne zmiany w wyposażeniu dodatkowym 'Townów'

Po wojnie na krążownikach pozostawiono jedynie 20-calowe reflektory sygnałowe. Pozostające na prawych burtach po zdjęciu wyposażenia lotniczego dźwigi zostały przeniesione na śródokręcie – tuż przed drugim kominem. Poza tym zdjęto pozostałe pływaki trałów-parawanów. Część okrętów otrzymała udoskonalone systemy klimatyzacyjne, których charakterystyczne wloty powietrza umieszczono na ścianach bocznych nadbudówek na wysokości przedniej części pomostów bojowych.



HMS *Newcastle* po wejściu do służby. Dobrze widoczny stosunkowo wysoko usytuowany w rejonie śródokręcia pancerz burtowy. Cechą charakterystyczną stosowanych na brytyjskich krążownikach lekkich trzylufowych wież armat kal. 152 mm był brak wbudowanych dalmierzy optycznych.

HISTORIA SŁUŻBY

NEWCASTLE

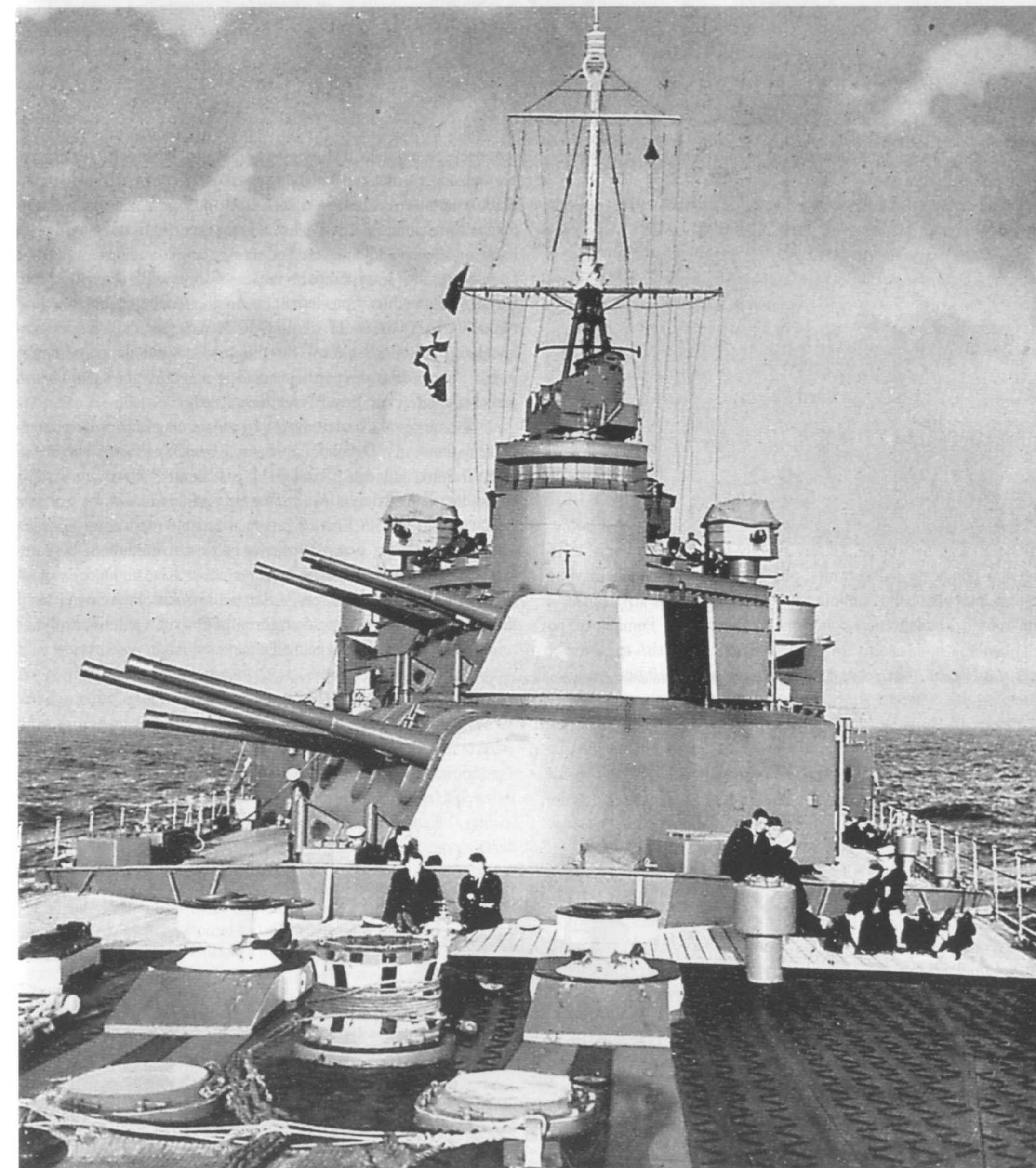
Okręt został zamówiony 1 czerwca 1934 roku w ramach programu rozbudowy floty na rok 1933 i zbudowany w stoczni Vickers-Armstrong Co. Ltd, w leżącym nad rzeką Tyne (północna Anglia) portowym mieście Newcastle (dziś w zespole metropolitalnym Tyne and Wear). Stępkę położono 4 października 1934 roku, a wodowanie odbyło się 23 stycznia 1936. Rozpoczęte w grudniu 1936 roku próby morskie przeprowadzono koło przylądka Saint Abbs Head (południowo-wschodnie wybrzeże Szkocji) oraz w północnej części Firth of Forth (zatoka utworzona przez ujście rzeki Forth – południowa Szkocja). Krążownik został wcielony do służby w Royal Navy 5 marca 1937 roku. Budowę okrętu rozpoczęto pod nazwą *Minotaur*, jednak wkrótce – w listopadzie 1934 roku, po decyzji o nazwaniu nowych jednostek imionami miast – zmieniono ją na *Newcastle*. Krążownik, o nazwie symbolizującej położony w północno-wschodniej Anglii port, otrzymał numer taktyczny 76, w roku 1947 zmieniony na alfanumeryczny znak C 76. Imię okrętu zostało użyte w tradycji floty brytyjskiej po raz siódmy. Szósty *Newcastle* był wprowadzonym do służby w roku 1910 jednym z pięciu lekkich krążowników typu *Bristol*, którego sprzedano na złom w roku 1921. Wcześniejszymi jednostkami było pięć małych liniowców 4 klasy z lat – 1653, 1704, 1750, 1813 i 1861. Herb krążownika przedstawiał trzy ustawione w trójkąt (podstawą do góry) wieże zamkowe.

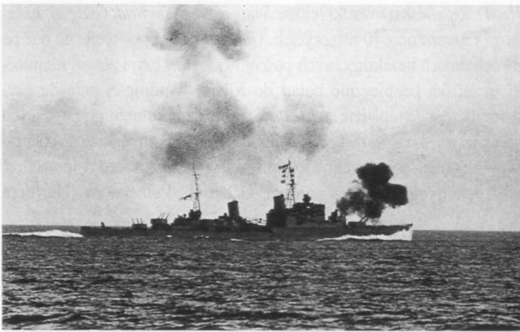
W latach 1937-1940 okręt znajdował się w składzie Floty Macierzystej (Home Fleet). Po przejęciu przez Royal Navy został wcielony do bazującej w Rosyth (wschodnia Szkocja – na północnym wybrzeżu zatoki Firth of Forth; jedna z głównych baz floty brytyjskiej – obecnie baza okrętów podwodnych o napędzie atomowym) 2 Eskadry Krążowników (2nd Cruiser Squadron). Podczas wojny domowej w Hiszpanii, w ramach sił międzynarodowych brał udział w patrolach neutralności na wodach terytorialnych tego państwa. W momencie wybuchu II wojny światowej prowadzono na nim prace remontowe w Devonport (baza floty – część położonego w południowo-zachodniej Anglii portowego miasta Plymouth). 12 września 1939 roku opuścił stocznię i pod dowództwem komandora F. Figginsa skierował się do Scapa Flow (zatoka i kotwicowisko w archipelagu Orkadów – na północ od Szkocji; główna baza floty podczas wojny – zamknięta w 1956 r.), gdzie dołączył do 18 Eskadry Krążowników. W tym okresie w jej skład wchodził również bliźniaczy *Sheffield* oraz inne krążowniki lekkie – *Aurora*, *Belfast* i *Edinburgh* (te dwie ostatnie jednostki stanowiły powiększoną wersję okrętów typu *Southampton*, często też zaliczaną do 'Townów', jako ich zmodyfikowaną odmianę, aczkolwiek ze względu na bardzo duże różnice techniczne, nie omawianą w niniejszym opracowaniu).

W dniach 25 i 26 września 1939 roku okręt znajdował się w składzie zespołu admirała C.M. Forbesa (także: pancerniki *Nelson* i *Rodney*, krążowniki liniowe *Hood* i *Renown*, lotniskowiec *Ark Royal*, krążownik ciężki *Norfolk*, krążownik lekki *Edinburgh* oraz niszczyciele), mającego stanowić wsparcie dla 2 Eskadry Krążowników (*Southampton*, *Sheffield*, *Glasgow*, *Aurora* i sześć niszczycieli), osłaniającej powrót do bazy ciężko uszkodzonego okrętu podwodnego *Spearfish*.

8 października *Newcastle* wyszedł ze Scapa Flow wraz z dowodzonymi przez admirała Forbesa siłami głównymi Home Fleet (także: okręty liniowe *Nelson* i *Rodney*, lotniskowiec *Furious* oraz osiem niszczycieli) i skierował się na północny wschód od Szetlandów. Zadaniem brytyjskiego zespołu było poszukiwanie jednostek niemieckich (okręt liniowy *Gneisenau*, krążownik lekki *Köln* i dziewięć niszczycieli), które dzień wcześniej opuściły własne bazy i ruszyły w stronę południowych brzegów Norwegii. Dowodzony przez admirała H. Boehma zespół Kriegsmarine miał odciągnąć siły brytyjskie od operujących na Atlantyku „pancerników kieszonkowych" *Admiral Graf Spee* i *Deutschland* oraz naprowadzić je na czatujące cztery okręty podwodne. Oprócz jednostek Forbesa, na poszukiwania Niemców wypłynęły także: okręt liniowy *Royal Oak* (który po powrocie z tej akcji został storpedowany w Scapa Flow przez *U 47* kpt. Priena i zatonął), krążowniki liniowe *Hood* i *Repulse*, krążowniki lekkie *Southampton*, *Sheffield*, *Glasgow*, *Edinburgh* i *Aurora* oraz 10 niszczycieli. Cała ta armada powróciła do baz po dwóch dniach bezskutecznych poszukiwań, przy czym zespół niemiecki wcześniej bezpiecznie dotarł do Kilonii. W drugiej połowie października i w listopadzie *Newcastle* brał udział w osłonie przewożących głównie wojsko z Kanady do Wielkiej Brytanii konwojów na Atlantyku w rejonie Zachodniego Obszaru Morskiego (Western Approaches) oraz dokonywał patroli w ramach sił Patrolu Północnego (Northern

HMS *Newcastle* w czasie hiszpańskiej wojny domowej. Na bokach wieży „B" artylerii głównej oznaczenie przynależności państwowej okrętu w postaci trójkolorowych pasów. Dobrze widoczne dalocelowniki: na dachu pomostu bojowego dla armat kal. 152 mm, a na jego skrzydłach toporne HACS Mk III dla armat plot. kal. 102 mm. Widać też granicę pokładu z tekowych desek oraz pokładu kotwicznego z naspawanym (tłoczonym?) wzorem przeciwślizgowym. Pod lufami armat kal. 152 mm charakterystyczne ograniczniki, uniemożliwiające ostrzelanie elementów własnego okrętu. Typowy dla okresu przedwojennego brak lekkich działek plot., tratw ratunkowych oraz – co zrozumiałe – anten radarowych.





Idący pełną prędkością *Newcastle* wiąże 17 października 1940 r. walką niemieckie niszczyciele w pobliżu wyspy Ushant (fr. d'Ouessant). Podniesiony sygnał oznacza atak indywidualny okrętów będących w linii bojowej (ang. general chase). Na drugiej wieży („B") i na rufie widoczne wyrzutnie niekierowanych rakiet przeciwlotniczych UP.

Patrol), zajmującego się pilnowaniem północnych przejść na Ocean Atlantycki.

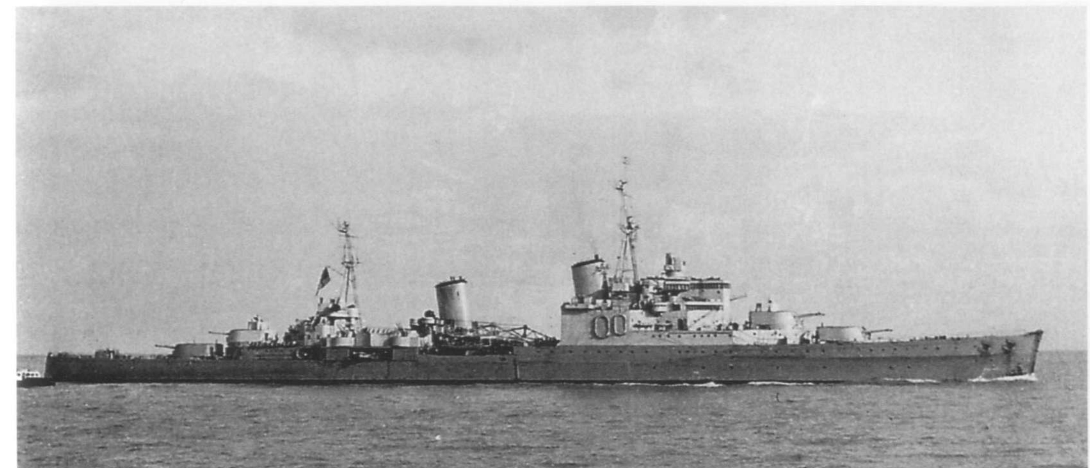
Pod koniec listopada 1939 roku, po otrzymaniu wiadomości o wyjściu w morze niemieckich pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* (podczas trwającej w dniach 21-27 listopada wyprawy pod dowództwem wiceadmirała W. Marschalla zdołały zatopić one jedynie brytyjski krążownik pomocniczy *Rawalpindi*), *Newcastle* razem z krążownikiem lekkim *Delhi* patrolował rejon przejścia na Atlantyk między Wyspami Owczymi a Islandią (w pobliżu znajdowały się także krążowniki ciężkie *Norfolk* i *Suffolk* oraz lekkie *Calypso* i *Ceres*). 23 listopada otrzymał sygnał alarmowy od walczącego z nieprzyjacielskimi jednostkami *Rawalpindi* (1925/16 697 BRT) i szybko skierował się do rejonu akcji. Wkrótce wypatrzył odbłyski strzelających armat niemieckiego zespołu i zbliżył się do niego na odległość 6 Mm, jednak słaba widoczność i przelotne szkwały spowodowały zerwanie kontaktu. Gdy oba brytyjskie krążowniki przybyły na pole bitwy, płonący *Rawalpindi* utrzymywał się jeszcze na wodzie. Okręty ruszyły w pościg i o godz. 18.15 *Newcastle* ponownie zaobserwował oba pancerniki i zaczął się szybko do nich przybliżać. Po 7 minutach – kiedy podszedł zbyt blisko – zmuszony był oddalić się i ponownie utracił kontakt. Pomimo to, po odkryciu swego zespołu – którego zadaniem miało być zwalczanie żeglugi, a nie walka z brytyjską marynarką wojenną – wiceadmirał Marschall postanowił zawrócić do własnych baz.

Po serii patroli na wodach krajowych w początku 1940 roku, *Newcastle* został skierowany do remontu, który trwał od 30 marca do 29 maja (według części danych – od 26 marca do 3 czerwca) w Newcastle-on-Tyne w stoczni Palmers Sb. & Iron Co. Ltd. Po powrocie do linii 3 czerwca, okręt wraz z krążownikami liniowymi *Renown* i *Repulse*, krążownikiem ciężkim *Sussex* oraz pięcioma niszczycielami dwa dni później wyruszył w kierunku Islandii, gdzie spodziewano się napotkać dwie ciężkie jednostki niemieckie, które – jak przypuszczano – chciały się przedrzeć na Atlantyk. Według innych danych, na wschodnim wybrzeżu wyspy miał wylądować niemiecki desant. Informacje na ten temat były jednak fałszywe i zespół brytyjski wkrótce zawrócił. Kilka dni później *Newcastle* brał udział w eskorcie powracających z Norwegii konwojów z ewakuowanym wojskiem, a 1 lipca wszedł do Plymouth, który stał się jego nową bazą. Wobec spodziewanej niemieckiej inwazji na Wyspy Brytyjskie, od 7 lipca krążownik patrolował akwen w rejonie Plymouth z zadaniem niszczenia ewentualnej armady desantowej, po czym 19 tego miesiąca trafił do Devonport, gdzie przeprowadzono na nim trzytygodniowy remont. W jego trakcie – w początku sierpnia – Admiralicja rozważała możliwość zdjęcia z okrętu jednej z wież armat 6-calowych w celu jej ustawienia w rejonie Dover (baza morska, południowo-wschodnia Anglia), co miałoby wzmocnić obronę przeciwinwazyjną (patrz także – *Glasgow*). Po wygraniu przez Royal Air Force bitwy powietrznej o Anglię (według historyków brytyjskich trwała ona od 13 sierpnia do 31 października), termin niemieckiej operacji „Seelöwe" (kryptonim lądowania w południowej Anglii) został odłożony (później w ogóle z niej zrezygnowano) i alarm przeciwdesantowy w Royal Navy odwołano.

W okresie od 27 września do 1 października krążownik ponownie remontowano w Devonport, przy czym przyczyną trafienia do stoczni była awaria jednego z kotłów. 11 października dowodzony przez komandora E.A. Aylmera *Newcastle* wraz z pancernikiem *Revenge* oraz krążownikiem lekkim *Emerald* otrzymał zadanie ofensywne – rozkaz ostrzelania zajętego przez Niemców portu w Cherbourgu. Eskortą jednostek zajęła się 5 Flotylla Niszczycieli, w składzie której znajdowały się także polskie okręty – *Burza* i *Garland*. Podczas tej akcji zniszczona została spora część urządzeń portowych i jednostek pływających. 17 października, o godz. 16.00, podczas patrolu na Zatoce Biskajskiej – w pobliżu wyspy Ushant (Ilé d'Ouessant, u wybrzeży północno-zachodniej Francji), wraz z *Emeraldem* i pięcioma niszczycielami krążownik odkrył i rozpoczął pogoń za czteroma wychodzącymi z Brestu niemieckimi niszczycielami. Były to: *Hans Lody* (Z 10), *Karl Glaster* (Z Z 20), *Friedrich Ihn* (Z 14) i *Erich Steinbrinck* (Z 15). Pomimo osiągnięcia prędkości 32,5 węzłów i dojścia do zespołu przeciwnika na dystans około 12,5 Mm oraz otwarcia ognia, temu ostatniemu ostatecznie udało się oderwać od jednostek brytyjskich. Przy okazji tej akcji skrytykowano lotnictwo zaokrętowane krążownika, ponieważ dyżurny *Walrus* był gotowy do akcji dopiero po 50 minutach od otrzymania rozkazu do startu. Po powrocie do Plymouth *Newcastle* pełnił funkcję baterii przeciwlotniczej, broniąc portu i miasta podczas nocnych nalotów Luftwaffe.

HMS *Newcastle* w 1941 r. Rzadka fotografia, bo z wyrzutniami przeciwlotniczych pocisków bezwirowych UP na wieży „B" oraz na samej rufie.





HMS *Newcastle* na przełomie lat 1941/1942, jeszcze z dwiema kotwicami prawej burty. Na dachach wież „B" i „X" stanowiska działek plot. kal. 20 mm Oerlikona. Dość nietypowe malowanie – dolna część nadbudówek rufowych i kadłub ciemnoszara, reszta jasnoszara.



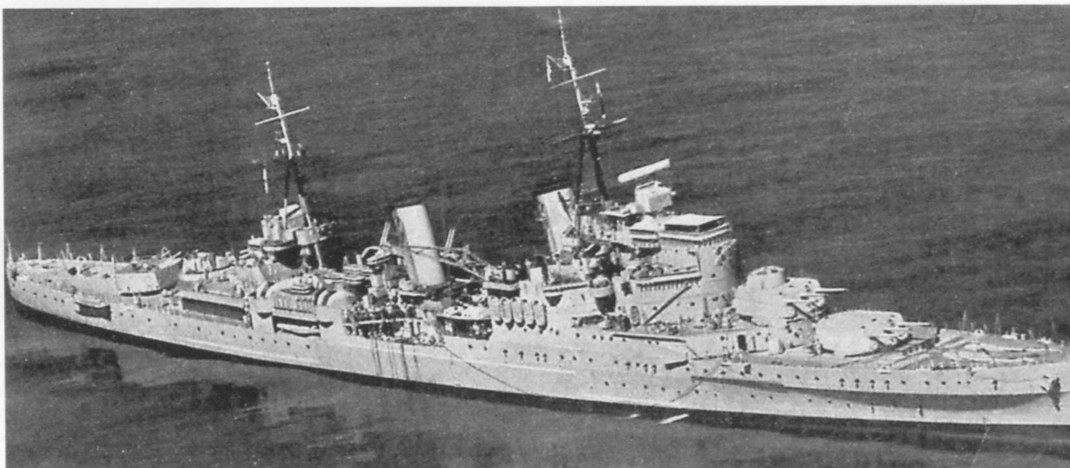
HMS *Newcastle*, w suchym doku, z wielką dziurą powstałą po trafieniu torpedą wystrzeloną z niemieckiego ścigacza *S 56* 15 czerwca 1942 r. Druga z dziobowych kluz kotwicznych zaślepiona.

Od 23 do 26 października krążownik znowu przebywał w stoczni w Devonport, gdzie dokonano naprawy usterek jednej z armat. Wkrótce konieczność wykonania kolejnej niewielkiej naprawy skierowała go tam ponownie (6-9 listopada). 13 listopada *Newcastle* opuścił Plymouth (przez kilka wcześniejszych dni był unieruchomiony po zrzuceniu przez samoloty niemieckie min magnetycznych przed bazą) i skierował się do Gibraltaru, gdzie razem z pancernikiem *Ramillies*, krążownikiem ciężkim *Berwick*, lekkim *Coventry* i pięcioma niszczycielami miał dołączyć do „Force H" (krążownik liniowy *Renown*, lotniskowiec *Ark Royal*, krążowniki lekkie *Sheffield* i *Despatch* oraz dziewięć niszczycieli) – utworzonego 25 czerwca zespołu Royal Navy, mającego wypełnić lukę, jaka powstała w zachodniej części Morza Śródziemnego po upadku Francji (kapitulacja została podpisana 22 czerwca). Głównym zadaniem mogącego także operować na Atlantyku „Force H" miała być osłona konwojów na Maltę i do Aleksandrii. 17 listopada na przebywającego w Aleksandrii *Newcastle'a* zaokrętowano 200 (według innych danych – 300) osób personelu Royal Air Force i przyjęto ładunek części zamiennych do samolotów stacjonujących na Malcie, a także 40 silników dla myśliwców *Hurricane* oraz 68 t paliwa lotniczego. Wkrótce krążownik odpłynął z prędkością 25 węzłów w kierunku wyspy, dokąd bez problemów dotarł 19 tego miesiąca, po czym powrócił do Aleksandrii.

HMS *Newcastle* w 1945 r. z kamuflażem, ciemnoszarym pasem pokrywającym kadłub od końca luf wieży „A" do luf wieży „Y" i sięgającym do wysokości pokładu górnego, którego zadaniem było optyczne skrócenie okrętu. Między głównym dalocelownikiem a masztem przednim widoczna charakterystyczna „latarnia" anteny radaru typu 273 wykrywania nawodnego.



Pod koniec listopada z Gibraltaru na Maltę wyszedł szybki konwój (trzy transportowce *Clan Forbes* (1938/7529 BRT), *Clan Fraser* (1939/7529 BRT) i *New Zealand Star* (1935/10 740 BRT), dwa krążowniki lekkie *Manchester* i *Southampton* z 1400 zaokrętowanymi żołnierzami i lotnikami, niszczyciel *Hotspur* oraz cztery korwety typu 'Flower' *Gloxinia*, *Hyacinth*, *Peony* i *Salvia*) osłaniany przez krążownik liniowy *Renown*, lotniskowiec *Ark Royal*, krążowniki lekkie *Sheffield* i *Despatch* oraz dziewięć niszczycieli. Równocześnie z Aleksandrii na spotkanie konwoju wypłynęły – *Ramillies*, *Berwick*, *Newcastle*, *Coventry* i pięć niszczycieli („Force D"). Całością operacji o kryptonimie „Collar" dowodził admirał J.F. Somerville. Włosi powiadomieni o działaniach Brytyjczyków przez wywiad, do przechwycenia jednego z ich zespołów skierowali dwa pancerniki (*Vittorio Veneto* i *Giulio Cesare*), siedem krążowników ciężkich (*Bolzano*, *Fiume*, *Gorizia*, *Pola*, *Trento*, *Trieste* i *Zara*) oraz 16 niszczycieli, które zajęły



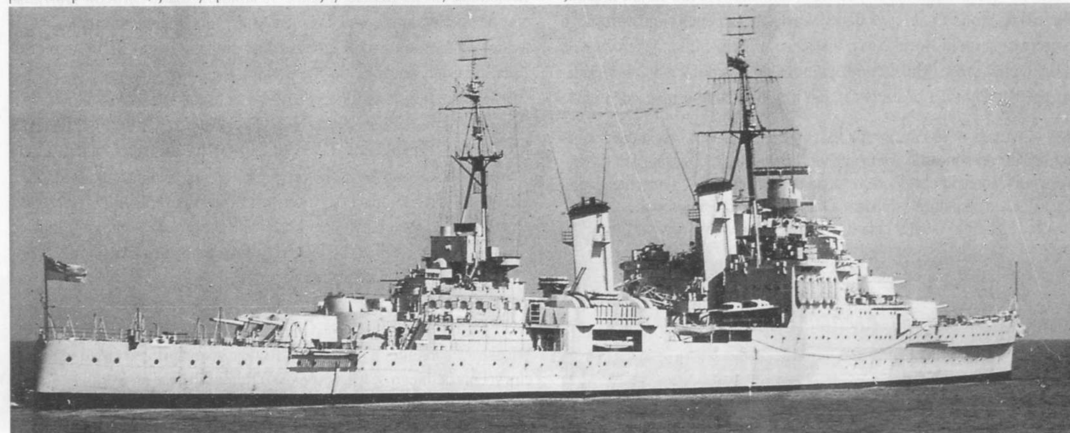
HMS *Newcastle* pod koniec lat czterdziestych. Nie ma już zdjętej w drugiej połowie 1945 r. wieży „X", czego dokonano na nim, jako na ostatnim istniejącym okręcie typu. Brak także „latarni" z radarem typu 273. Przywrócono część dolnych iluminatorów kadłuba, w czasie wojny zaślepionych.

pozycję na południe od Sardynii. Obu zespołom Royal Navy udało się jednak połączyć i w tej sytuacji doszło do starcia z dowodzonymi przez admirała I. Campioniego jednostkami włoskimi, które odbyło się 27 listopada koło przylądka Spartivento (najbardziej na południe wysunięty przylądek Sardynii), przy czym walkę tę często określa się jako bitwę koło przylądka Teulada. *Newcastle* w trakcie jej trwania wystrzelił 503 pociski kal. 152 mm, należy jednak zaznaczyć, że prowadził ogień jedynie z wież „B", „X" i „Y" (wieża „A" uległa awarii wkrótce po rozpoczęciu strzelania). Generalnie artyleryjsko-lotnicze starcie nie przyniosło decydującego rozstrzygnięcia, chociaż Włosi wycofali się z uszkodzonymi – pancernikiem *Vittorio Veneto*, krążownikiem *Pola* i niszczycielem *Lanciere* (Brytyjczycy mieli uszkodzonego pociskiem kal. 203 mm *Berwicka*).

W początku grudnia 1940 roku okręt został wcielony do Dywizjonu Południowoatlantyckiego (South Atlantic Division), do końca lipca roku następnego odbywając szereg patroli w rejonie La Platy (ujście rzek Parana i Uruguay – między Argentyną a Urugwajem; miejsce bitwy między niemieckim „pancernikiem kieszonkowym" *Admiral Graf Spee* a brytyjsko-nowozelandzkim zespołem w składzie: krążownik ciężki *Exeter* oraz lekkie *Ajax* i *Achilles*, która odbyła się 13 grudnia 1939 r.), Pernambuco (Recife – port w północno-wschodniej Brazylii), przylądka Horn, Wysp Falklandzkich (z Georgią Południową), wyspy Świętej Heleny i Freetown (port i baza Royal Navy na zachodnim wybrzeżu Afryki – stolica Sierra Leone). Po zatopieniu 5 grudnia 1940 roku brytyjskiego krążownika pomocniczego *Carnarvon Castle* (1926/20 063 BRT) przez niemiecki krążownik pomocniczy *Thor* (Schiff 10, 1938/3862 BRT), *Newcastle* wraz z krążownikami – ciężkim *Cumberland* i lekkim *Enterprise* – wziął udział w pościgu za okrętem niemieckim, jednak bezskutecznie. W pierwszej połowie kwietnia 1941 roku uczestniczył w eskorcie płynącego z Kapsztadu do Suezu konwoju WS 7. Od 16 tego miesiąca do 16 maja przeszedł remont w Simonstown (główna baza floty brytyjskiej w Afryce Południowej – na południe od Kapsztadu, nad zatoką False, obecnie Simonstad w zespole miejskim Kapsztadu). Tydzień później rozpoczął eskortę konwoju płynącego do Durbanu (port na wschodnim wybrzeżu Afryki Południowej).

25 lipca w rejonie Mar del Plata (port we wschodniej Argentynie), około godz. 21.00, przechwycił przedzierający się Niemiec statek *Erlangen* (1929/6101 BRT), który szybko dokonał samozatopienia. *Newcastle* podniósł z wody 56 ludzi, w tym część powracającej do Rzeszy załogi wysadzonego w grudniu 1939 roku *Admirala Grafa Spee*. W sierpniu

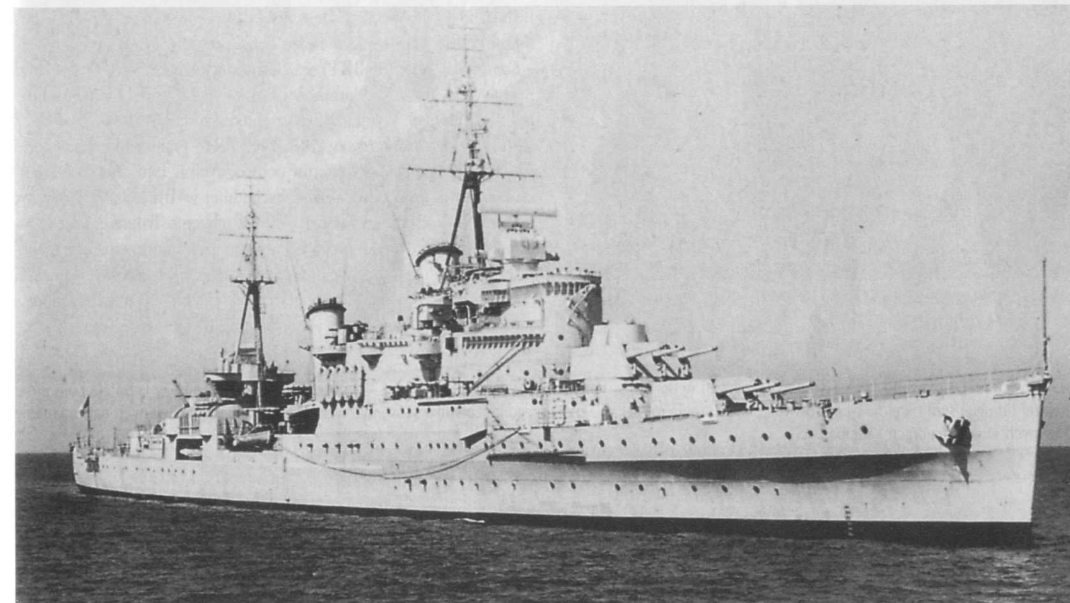
HMS *Newcastle* we wrześniu 1948 r. Mimo demontażu wieży „X" w październiku 1945 r. (a więc już po zakończeniu działań bojowych), wygląd okrętu pozostał prawie taki, jaki był pod koniec wojny. Barbeta wieży „X" nie została jeszcze zabudowana.



odpłynął do Stanów Zjednoczonych (w zespole został zastąpiony przez *Birminghama*). W ciągu dziewięciomiesięcznej służby na południowym Atlantyku pięciokrotnie wykorzystywał możliwość 24-godzinnego pobytu w portach państw neutralnych (dwa razy był w Montevideo i po jednym razie – w Buenos Aires, Rio de Janeiro oraz Pernambuco, przy czym podczas tych postojów z okrętu zdezerterowało pięciu marynarzy). Od 20 września do 30 listopada *Newcastle* odbył swój kolejny remont, tym razem w Bostonie (między innymi wymieniono dwa z czterech kotłów). Po powrocie do kraju, do 25 stycznia następnego roku prace dokończono w Devonport (według części danych – dopiero 13 grudnia wypłynął w rejs do Wielkiej Brytanii, a 29 tego miesiąca wszedł do Plymouth). 29 stycznia 1942 roku pod nowym dowódcą – komandorem P.B.R.W. William-Powlettem – dotarł do Scapa Flow, gdzie przebywał dwa tygodnie. Następnie wpłynął na Clyde i tam podniósł flagę kontradmirała W.G. Tennanta (byłego dowódcy zatopionego 10 grudnia 1941 r. pod Kuantanem przez japońskie samoloty krążownika liniowego *Repulse*), który miał objąć dowództwo zrekonstruowanej 4 Eskadry Krążowników Floty Wschodniej (Eastern Fleet). Stamtąd eskortował na trasie do Suezu płynący do Durbanu liczący 21 statków konwój WS 16. 8 kwietnia pobrał paliwo na Seszelach, po czym dołączył do stacjonującej w Kilindini (baza floty na południu Kenii – w południowo-zachodniej części Mombasy) 4 Eskadry jako okręt flagowy (w tym czasie w jej skład wchodziły również krążowniki lekkie – *Emerald* i *Enterprise* oraz holenderski *Jacob van Heemskerck*).

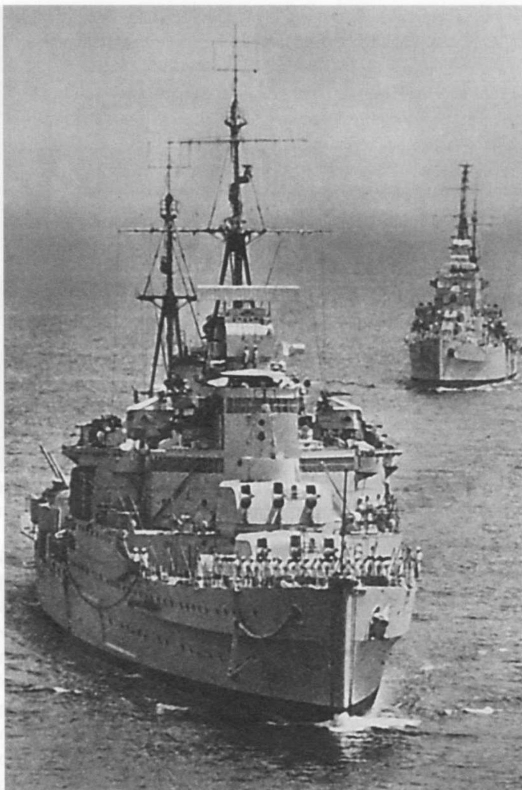
27 maja wraz z czteroma niszczycielami został oddelegowany na Morze Śródziemne, gdzie miał pomagać w osłonie konwoju na Maltę (operacja „Vigorous"). Konwój MW 11 (11 frachtowców i atrapa[8] nowego pancernika *Anson*) wyszedł z Port Saidu i Hajfy 13 tego miesiąca, a *Newcastle* wchodził w skład dowodzonego przez kontradmirała P.L. Viana zespołu osłony (krążowniki lekkie *Newcastle*, *Birmingham*, *Cleopatra*, *Coventry*, *Arethusa*, *Dido*, *Euryalus* i *Hermione*, 17 niszczycieli, dziewięć niszczycieli eskortowych i mniejsze jednostki). Lotnictwo włoskie szybko odkryło brytyjskie ugrupowanie i przeprowadziło szereg nękających ataków. Wobec otrzymania informacji o wyjściu w morze eskadry włoskiej (pancerniki *Littorio* i *Vittorio Veneto*, krążowniki ciężkie *Trieste* i *Gorizia*, krążowniki lekkie *Giuseppe Garibaldi* i *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta* oraz 12 niszczycieli), Admiralicja postanowiła skierować konwój do Aleksandrii. 15 czerwca o godz. 01.00, podczas operacji zmiany kursu – około 90 Mm na północny zachód od Derny (Darnah – miasto portowe w Libii, na północny wschód od Benghazi), jednostki brytyjskie zostały zaatakowane przez niemieckie i włoskie ścigacze torpedowe. Płynący z prędkością 15 węzłów *Newcastle* otrzymał trafienie torpedą wystrzeloną przez dowodzonego przez porucznika Wuppermanna niemieckiego *S 56* (3 Flotylla Ścigaczy z Derny). Pocisk uderzył w prawą burtę w części dziobowej jednostki, wyrywając dziurę o wymiarach 9×3,5 m na wysokości komory łańcucha kotwicznego. Poważnie uszkodzone zostały dziobowe magazyny i zbiorniki paliwa, jednak większych strat w siłowni i uzbrojeniu nie odnotowano. Nie było także ofiar w ludziach. W czasie tej samej akcji trafienie torpedą otrzymał również niszczyciel *Hasty* (przez dowodzonego przez porucznika H. Webera *S 55*), którego silne uszkodzenie spowodowało konieczność dobicia przez własne jednostki. Jeszcze tego samego dnia, po nalotach samolotów brytyjskich na eskadrę włoską, postanowiono ponownie skierować konwój w stronę Malty, jednak po kolejnych atakach nieprzyjacielskiego lotnictwa ostatecznie zdecydowano o odwrocie w kierunku Aleksandrii, co stanowiło o niepowodzeniu operacji „Vigorous".

Prowizorycznie wyremontowany *Newcastle* odpłynął via Aden do Bombaju, gdzie od 20 lipca do 5 września dokonano dalszych napraw. Następnie poprzez Mauritius, Kapsztad, Pernambuco i Bermudy okręt



HMS *Newcastle* na Malcie 20 października 1948 r., na krótko przed dokonaną w latach 1950-1952 modernizacją. Widoczny cień od załamania burt na dziobie, mającego przeciwdziałać zalewaniu pokładu przez fale i bryzgi.

[8] Jednostka ta była pochodzącym sprzed I wojny światowej pancernikiem *Centurion* (typu *King George V*, „starszego", nie mylić z pięcioma okrętami „nowego" typu *King George V*). Po wycofaniu ze służby w 1926 r. został on przebudowany na zdalnie kierowany okręt-cel i w tym charakterze służył do końca 1940. W roku następnym przebudowano go w Devonport na atrapę pancernika *Anson*. Później – do czasu samozatopienia jako falochron w czerwcu 1944 r. w Normandii – służył jako stacjonarna bateria artylerii plot.

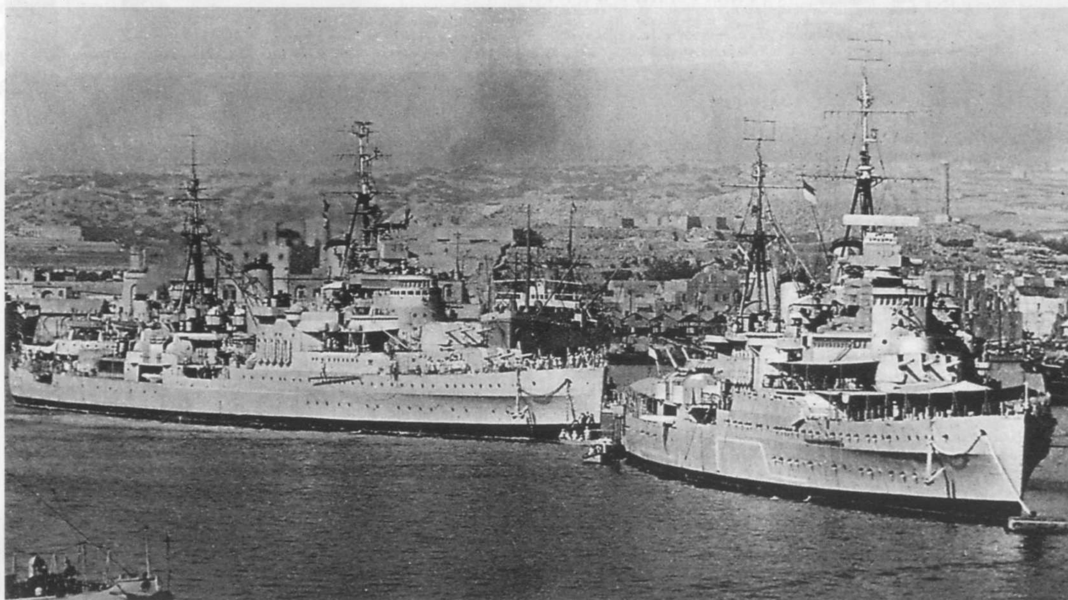


HMS *Newcastle*, prawdopodobnie pod koniec lat 40. W tle jeden z krążowników przeciwlotniczych typu *Dido*.

popłynął do Nowego Jorku, dokąd dotarł 10 października. W tamtejszej stoczni US Navy – New York Navy Yard – od 11 października do 21 listopada dokonano kolejnego etapu napraw oraz przeprowadzono większą część remontu głównego krążownika (m.in. zdjęte zostało wyposażenie lotnicze). Ze Stanów Zjednoczonych okręt odpłynął 2 grudnia do kraju, gdzie w Devonport od 21 tego miesiąca do 30 marca 1943 roku ostatecznie zakończono naprawy. Po odbyciu dwutygodniowych prób w Scapa Flow, *Newcastle* opuścił Wielką Brytanię eskortując płynący via Przylądek Dobrej Nadziei konwój WS 29 (przejął tę funkcję w miejsce mającego awarię siłowni *Sheffielda*).

27 maja przybył do Kilindini, gdzie dokładnie w rok po jego opuszczeniu ponownie dołączył do 4 Eskadry Krążowników Eastern Fleet, znowu stając się okrętem flagowym kontradmirała Tennanta. Po miesiącu ćwiczeń wziął udział w eskorcie konwoju z 11 tys. żołnierzy australijskich na trasie Fremantle (port na zachodnim wybrzeżu Australii) – Morze Śródziemne. Od 26 czerwca do września 1943 roku był remontowany w Simonstown w pobliżu Kapsztadu. W styczniu i w lutym następnego roku – tym razem będąc jednostką flagową kontradmirała A.D. Reada – wchodził w skład grupy okrętów poszukujących w południowej części Oceanu Indyjskiego zaopatrujących w paliwo U-booty niemieckich zbiornikowców. Oprócz *Newcastle'a* należały do niej także krążowniki – ciężki *Suffolk*, lekki – *Kenya* i pomocniczy – *Canton* (1938/15 784 BRT) oraz lotniskowiec eskortowy *Battler*, dwa niszczyciele, fregata, zbiornikowiec i sześć łodzi latających Consolidated PBY *Catalina*. Wyeliminowanie zbiornikowców – *Brake* (1937/9925 BRT) i *Charlotte Schliemann* (1928/7747 BRT) praktycznie zakończyło działalność niemieckich okrętów podwodnych w tym rejonie. W marcu krążownik dołączył do Floty Wschodniej w Trincomalee, bazie na północno-wschodnim wybrzeżu Cejlonu (obecnie Trikunamalaja w Sri Lance) i wkrótce wziął udział w jej operacjach ofensywnych przeciwko bazom japońskim w rejonie północnej części cieśniny Malakka (Strait of Malacca – cieśnina między Półwyspem Malajskim a Sumatrą). 27 marca zespół brytyjski (pancerniki *Queen Elizabeth* i *Valiant*, krążownik liniowy *Renown*, lotniskowce *Illustrious* i *Unicorn*, krążowniki ciężkie *Suffolk* i *Sussex*, krążowniki lekkie *Newcastle*, *Ceylon* i *Kenya* oraz 11 niszczycieli) wraz z zespołem US Navy (lotniskowiec *Saratoga*/ /CV 3 i trzy niszczyciele) ostrzelał pozycje japońskie w południowo-zachodniej części Wysp Kokosowych (na południe od Sumatry).

HMS *Newcastle* (po prawej) i HMS *Liverpool* (po lewej) w porcie La Valetta na Malcie pod koniec lat 40. Dobrze widoczne różnice w kształcie pomostów pierwszej i drugiej serii okrętów typu 'Town'. Pomieszczenia mieszkalne pierwszego krążownika są wentylowane przy pomocy prymitywnych nawiewników osadzonych w iluminatorach kadłuba.





1952 r. – świeżo zmodernizowany *Newcastle* od rufy z lotu ptaka. Nie widać już trzonu barbety zdemontowanej wieży „X".

W końcu kwietnia 1944 roku *Newcastle* odpłynął na remont do Simonstown, który trwał od 8 maja do 7 września. W tym czasie dowodzenie okrętem od komandora William-Powletta przejął komandor J.G. Roper. Od października krążownik dalej pełnił funkcję jednostki flagowej 4 Eskadry Krążowników (wkrótce przemianowanej na 5 Eskadrę) z bazami w Kilindini i w Trincomalee. Od grudnia wraz z 5 Eskadrą (w jej skład wchodziły także krążowniki lekkie *Kenya*, *Nigeria* i *Phoebe*) uczestniczył w działaniach zabezpieczających operacje brytyjskiej 14 Armii w Birmie. 17 tego miesiąca, w składzie dowodzonego przez kontradmirała P.L. Viana (także – lotniskowce *Illustrious* i *Indomitable*, krążowniki lekkie *Argonaut* i *Black Prince* oraz siedem niszczycieli), *Newcastle* wziął udział w operacji „Robson" – działaniach przeciwko celom w rejonie portu Belawan nad rzeką Deli na północnej Sumatrze. 21 stycznia 1945 roku okręt wraz z krążownikiem lekkim *Nigeria* i pięcioma niszczycielami ostrzelał pozycje japońskie na wyspie Ramree u wybrzeży Birmy, a 25 tego miesiąca z *Kenyą* i *Nigerią* wysadził desant piechoty morskiej na wyspie Cheduba w Zatoce Bengalskiej. W lutym w Kolombo odbył krótki remont, po czym skierował się do Sydney (funkcję okrętu flagowego przekazał krążownikowi lekkiemu *Ceylon*), gdzie miał dołączyć do Brytyjskiej Floty Pacyfiku (British Pacific Fleet). Po przybyciu krążownika do Sydney 6 kwietnia zdecydowano jednak, że powróci on do kraju, przy okazji eskortując transportowiec wojska *Empress of Scotland* (1930/26 032 BRT). Poprzez Fremantle, Kolombo i Suez jednostki dotarły na Morze Śródziemne, po czym *Newcastle* samotnie już popłynął do Wielkiej Brytanii. 10 dni po zakończeniu wojny w Europie wszedł do Devonport.

W październiku poddano go remontowi w stoczniach położonych nad Tyne (m. in. zdjęto wieżę „X"). Po jego zakończeniu, 25 tego miesiąca ponownie okręt wcielono do służby w Home Fleet. Podczas wojny krążownik przepłynął łącznie 309 289 Mm, co daje 143 Mm na każdy dzień jej trwania. W latach 1945-1947 służył w charakterze transportowca wojska, przy czym operował głównie na wodach południowej Anglii. W roku 1947 przeszedł na Morze Śródziemne, gdzie wcielono go w skład 1 Eskadry Krążowników. W 1950 powrócił do Plymouth, po czym skierowany został do modernizacji, która zakończyła się w roku 1952. W trakcie prac na krążowniku między innymi przebudowany został pomost bojowy oraz wymieniono przedni maszt trójnożny na kratownicowy. Po modernizacji krążownik dostał przydział na Daleki Wschód, gdzie dołączył do 5 Eskadry Krążowników. Do roku 1953 operował w rejonie Korei. Od 1 do 27 lipca tego roku brał udział (wraz z *Birminghamem*, fregatami (ex- sloopami) – *Modeste* i *Sparrow* oraz jednostkami australijskimi – niszczycielem *Tobruk* i fregatą *Culgoa*) w osłonie amerykańskich okrętów desantowych dokonujących ewakuacji ludności cywilnej z wysp zachodniego wybrzeża Korei Północnej do


HMS *Newcastle* wchodzi do Portsmouth 25 sierpnia 1958 r., kończąc czteroletnią służbę na Dalekim Wschodzie. Wkrótce potem został wycofany ze służby i złomowany.

Korei Południowej. Niedługo potem powrócił do Wielkiej Brytanii, a w roku 1954 ponownie trafił na Daleki Wschód. Po czteroletniej służbie, w czerwcu 1958 roku wyruszył w drogę powrotną do kraju, po drodze uświetniając swoją obecnością obchody setnej rocznicy powstania kolonii w Kolumbii Brytyjskiej (prowincja w zachodniej Kanadzie nad Oceanem Spokojnym). 25 sierpnia wszedł do Portsmouth, gdzie wkrótce wycofano go ze służby. 19 sierpnia 1959 roku *Newcastle* przybył do stoczni złomowej Shipbreaking Industries w Faslane.

Jego nazwę przejął wprowadzony do służby w roku 1978 jeden z 10 niszczycieli rakietowych typu *Sheffield* (po zatopieniu prototypu pod Falklandami w 1982 r., zwanych także typem *Birmingham*).

SOUTHAMPTON

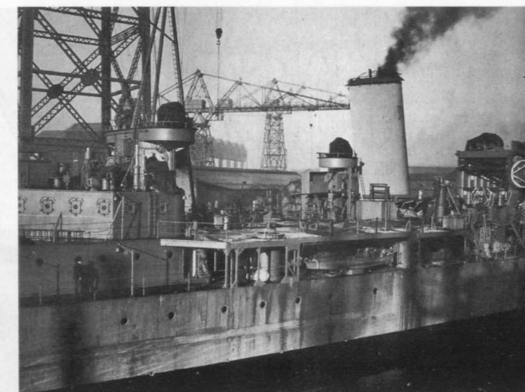
Jednostkę zbudowała stocznia John Brown & Co. Ltd w Clydebank (zachodnia Szkocja – nad rzeką Clyde). Okręt został zamówiony – podobnie jak *Newcastle* – w ramach programu rozbudowy floty na rok 1933. Stępka położona została 21 listopada 1934 roku, wodowanie odbyło się 10 marca 1936, a wcielenie do służby – po prowadzonych od grudnia 1936 roku próbach – 6 marca 1937. Początkowo dla jednostki przewidziano imię *Polyphemus*, jednak tak jak w przypadku *Newcastle'a*, zmienione ono zostało jeszcze w listopadzie 1934 roku. *Southampton* – którego nazwa symbolizuje położony w południowej Anglii (nad kanałem La Manche) port – otrzymał numer taktyczny 83. Nazwa krążownika została użyta w historii floty brytyjskiej po raz piąty. Czwarty noszący ją okręt był wcielonym do służby w roku 1912 jednym z sześciu krążowników lekkich typu *Chatham*, którego sprzedano na złom w 1926. Wcześniejszymi natomiast były: mały liniowiec 4 klasy z roku 1693, okręt 5 klasy z 1757 oraz liniowiec 4 klasy z roku 1820. Herb jednostki przedstawiał kobietę w koronie z mieczem w prawej, a wagą w lewej ręce, wyłaniającą się z zamkowej wieży.

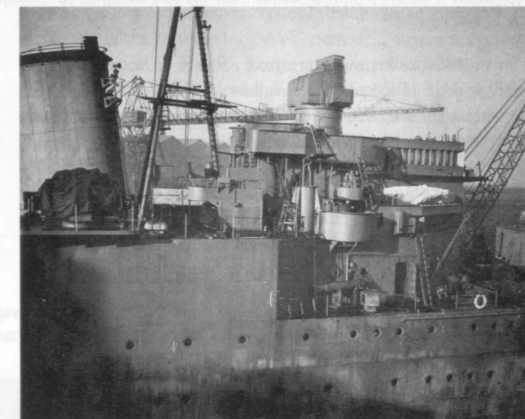
W latach 1937-1940 krążownik służył w bazującej w Rosyth 2 Eskadrze Krążowników Home Fleet jako jej okręt flagowy. W maju 1937 roku wziął udział w rewii morskiej z okazji koronacji króla Jerzego VI na redzie Spithead (akwen między wyspami Portsea i Wight, południowa Anglia), a 8 lutego 1938 – podczas wojny domowej w Hiszpanii – złożył wizytę w Palmie na Majorce. We wrześniu 1939 roku pełnił funkcję okrętu flagowego 2 Eskadry (w tym czasie należały do niej także bliźniacze *Glasgow* i *Sheffield* oraz inny krążownik lekki – *Aurora*), która funkcjonowała w tzw. Siłach Humber (Humber Force). Tuż po wybuchu wojny – 3 września – *Southampton* razem z *Glasgowem* i ośmioma niszczycielami wziął udział w wypadzie z rejonu Humber (ujście rzek Ouse i Trent we wschodniej Anglii) do brzegów Norwegii. Zadaniem zespołu miało być przechwycenie powracającego z Nowego Jorku do kraju największego niemieckiego statku pasażerskiego – transatlantyka *Bremen* (1929/51 731 BRT). Temu ostatniemu – zdobywcy Błękitnej Wstęgi Atlantyku (1929 i 1933) – udało się jednak przedrzeć przez brytyjską blokadę i 6 września wejść do neutralnego wtedy Murmańska. Pod koniec roku przedostał się do Bremerhaven, gdzie spłonął – prawdopodobnie podpalony z zemsty przez ukaranego jungę – 16 marca 1941 roku (wg innej wersji padł ofiarą sabotażu).

22 września z *Glasgowem*, *Sheffieldem*, *Aurorą* i ośmioma niszczycielami dokonał kolejnego wypadu – tym razem w rejon Skagerraku. Operacja ta dość szybko została odwołana, czego przyczyną była kolizja między niszczycielami eskorty *Javelin* i *Jersey*. Trzy dni później powyższe krążowniki z sześcioma niszczycielami uczestniczyły w osłonie doprowadzanego do bazy uszkodzonego okrętu podwodnego *Spearfish* (patrz – *Newcastle*). Od 8 do 10 października *Southampton* brał udział w nieudanych poszukiwaniach zespołu Kriegsmarine, złożonego z okrętu liniowego *Gneisenau*, krążownika lekkiego *Köln* i dziewięciu niszczycieli (patrz – *Newcastle*).

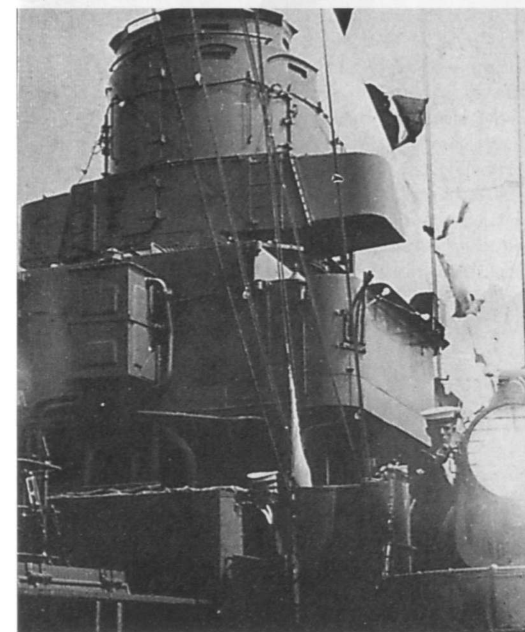
Po skutecznym ataku okrętu podwodnego *U 47* na bazę Royal Navy w Scapa Flow (zatopienie 14 października pancernika *Royal Oak*, patrz artykuł J. Kubiaka i K. Kubiaka w „MSiO", nr 3/2000), Niemcy postanowili pójść za ciosem i zaatakować ponownie – w tym przypadku przy pomocy lotnictwa – stacjonujące tam okręty oraz jednostki przebywające w Firth of Forth. 16 października przelatujący nad Firth of Forth samolot rozpoznawczy odkrył znajdujące się w tej bazie brytyjskie krążowniki liniowe – *Hood*, *Renown* i *Repulse*. Wkrótce z lotniska w Westerland (wyspa Sylt, północno-zachodnie Niemcy) wystartowało 15 bombowców Junkers Ju-88A, należących do zespołu I/KG 30 (Kampfgruppe 30) i skierowało się w kierunku bazy Royal Navy, przy czym był to pierwszy w tej wojnie wypad Luftwaffe przeciwko znajdującym się na brytyjskich wodach terytorialnych okrętom. Około 20 bomb eksplodowało w pobliżu stojącego na kotwicy koło Forth Bridge (zbudowany w 1890 r. słynny most łączący oba brzegi wejścia do zatoki) *Southamptona*. Jedna półtonówka trafiła krążownik na wysokości wręgu nr 87. Bomba przebiła trzy pokłady i burtę eksplodując dopiero w wodzie (według części danych był to niewypał). Uszkodzenia spowodowane trafieniem były niewielkie (m.in. czasowa utrata zasilania elektrycznego) i zostały naprawione w ciągu trzech dni. Oprócz uszkodzenia *Southamptona*, rezultatem nalotów było także poważne uszkodzenie niszczyciela *Mohawk* oraz lekkie – krążownika lekkiego *Edinburgh*. W sumie zginęło lub odniosło rany 25 marynarzy brytyjskich. Straty niemieckie ograniczyły się do dwóch zestrzelonych i kilku uszkodzonych samolotów (według części danych na 12 atakujących maszyn zniszczono cztery). Następnego dnia samoloty Junkers Ju-88A i Heinkel He-111 zbombardowały bazę Scapa Flow, jednak udało im się poważnie uszkodzić jedynie artyleryjski okręt szkolny (ex-pancernik z okresu I wojny światowej) *Iron Duke*, który musiał wyrzucić się na brzeg (później został wyremontowany i służył jako hulk do czasu złomowania w 1946 r.). Wcześniej stacjonujące tam jednostki przeszły do znajdującej się poza zasięgiem Luftwaffe bazy w zatoce Loch Ewe (północna Szkocja). Do Scapa Flow powróciły dopiero po wzmocnieniu obrony przeciwlotniczej i przeciwpodwodnej bazy.

21 listopada *Southampton* wraz z krążownikiem lekkim *Belfast* i dwoma niszczycielami wyszedł z Firth of Forth na ćwiczenia artyleryjskie, a dwa dni później razem z *Edinburghem*, *Aurorą* oraz zespołem niszczycieli wypłynął na patrol w rejon Fair Isle Channel (północno-wschodnie wybrzeże Irlandii). Okręty powróciły do Rosyth 2 grudnia.

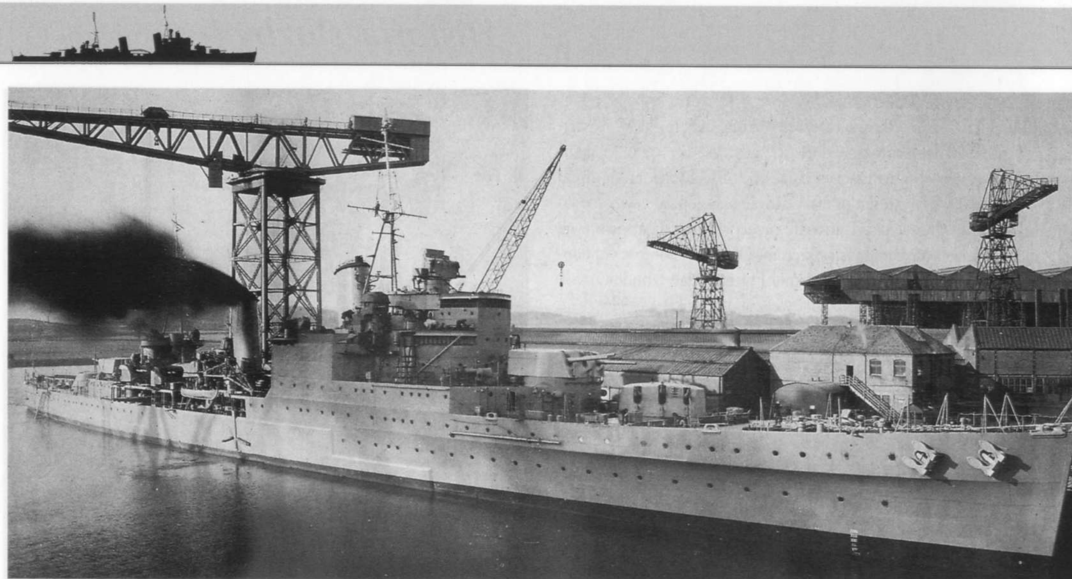

HMS *Southampton* wyposażany w położonej nad rzeką Clyde stoczni J. Browna – rejon nadbudówek rufowych i drugiego komina. Widoczne ustawione na platformach reflektory 36-calowe – z prawej strony masztu rufowego oraz za drugim kominem. Za pierwszym kominem na dachu lewoburtowego hangaru „pom-pom" Vickersa.


HMS *Southampton* podczas wyposażania – rejon pomostu bojowego i hangaru. U podstawy przedniego komina przykryty ciemnym brezentem prawoburtowy „pom-pom". W środkowej części pomostu obok siebie – reflektor 20-calowy i przykryty białym brezentem dalmierz ośmiostopowy.

Wyposażanie *Southamptona* w stoczni J. Browna. Widok od rufy na dalocelownik artylerii głównej. W prawym dolnym rogu 20-calowy reflektor sygnałowy.



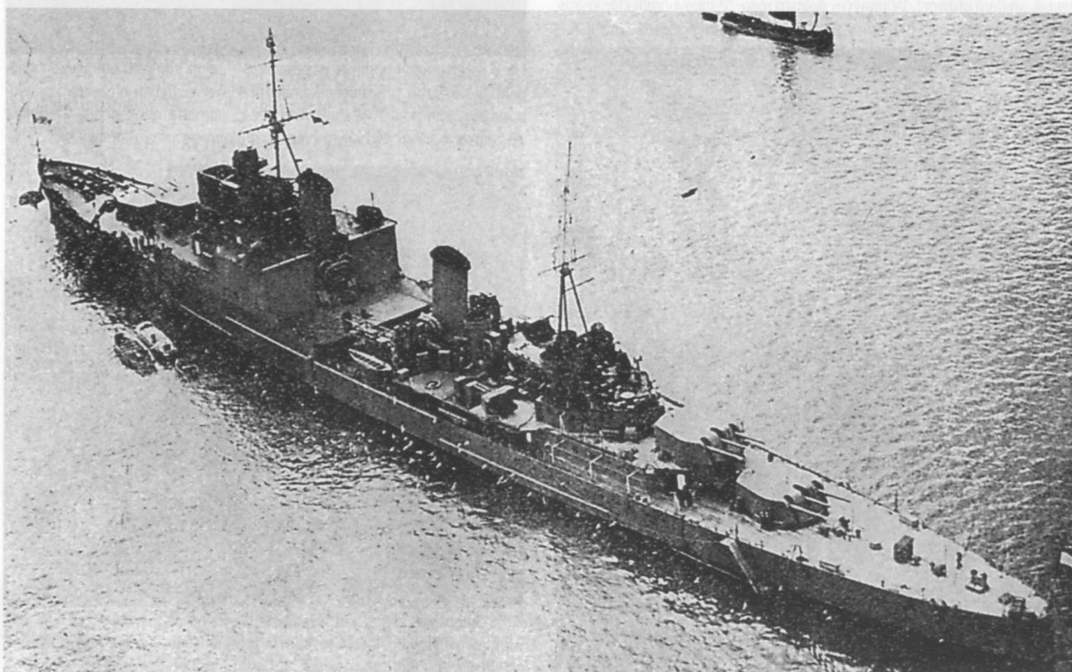

HMS *Southampton* podczas wyposażania – rejon barbety wieży „B". W prawym górnym rogu dalocelownik armat przeciwlotniczych kal. 102 mm HASC Mk III.



Wyposażany w stoczni J. Browna *Southampton* – rufowa kotłownia „B" pracuje. Dobrze widoczna krawędź załamania burt na dziobie. Niektóre iluminatory kadłuba zakratowane.

W lutym 1940 roku krążownik przeszedł z Rosyth do Scapa Flow, gdzie wszedł w skład 18 Eskadry Krążowników (w tym okresie należały do niej także bliźniacze *Manchester*, *Newcastle* i *Sheffield*). Tuż przed kampanią norweską wraz z *Manchesterem* i pięcioma niszczycielami (zespół wiceadmirała W. Laytona) osłaniał konwój ON 25 (Wielka Brytania – Bergen). 8 kwietnia wypłynął pod dowództwem komandora F.W.H. Jeansa w kierunku Bergen w celu niszczenia niemieckiej żeglugi. Następnego dnia koło wybrzeży Norwegii został ponownie zaatakowany przez bombowce Junkers Ju-88. Kilka bomb eksplodowało w pobliżu okrętu, jednak uszkodzenia były minimalne i krążownik pozostał w akcji (patrz także – *Glasgow*). Wkrótce powrócił do Scapa Flow, jednak już 12 kwietnia opuścił tę bazę i ponownie skierował się w stronę Norwegii. Po dwóch dniach wszedł do Vaagsfjorden, gdzie koło Sjovegan (rejon portu Harstad, leżącego na północny zachód od Narwiku) wysadził na brzeg pierwszych lądujących w Norwegii żołnierzy brytyjskich (dwie kompanie Gwardii Szkockiej) oraz dowódcę wojsk lądowych („Avonforce") – generała brygady P. J. Mackeysa. Wcześniej tego samego dnia był bezskutecznie atakowany przez *U 38*.

HMS *Southampton* z lotu ptaka po wejściu do służby w 1937 r. Zwraca uwagę brak na lewej burcie przedniego dwulufowego stanowiska armat plot. kal. 102 mm oraz broń dość nietypowa dla wielkich krążowników – rufowa wyrzutnia bomb głębinowych. W obu rufowych wieżach artylerii głównej wyraźnie widać cofnięcie środkowych armat.



W połowie kwietnia – po zniszczeniu przez Royal Navy w rejonie Narwiku zespołu 10 niemieckich niszczycieli komodora Bontego i zaopatrzeniowców – planowano wysadzenie desantu w tym porcie przez *Southamptona* (dwie kompanie Gwardii Szkockiej na pokładzie) i głównego „aktora" powyższej bitwy – pancernika *Warspite* (oddział piechoty morskiej i marynarzy) oraz kilka innych jednostek. Z powodu jednak sporów w dowództwie na temat jego szans i istniejących zagrożeń – zwłaszcza ze strony Luftwaffe – do realizacji zamierzenia nie doszło. 30 kwietnia okręt wraz z krążownikami lekkimi *Sheffield*, *Arethusa* i *Galatea*, sześcioma niszczycielami oraz transportowcami *Ulster Monarch* (1929/3791 BRT) i *Ulster Prince* (1930/3791 BRT) wziął udział w ewakuacji portu Andalsnes (zachodnia Norwegia – nad Romsdalfjorden). Dowodzonym przez admirała G.C.B. Edward-Collinsa jednostkom do godz. 01.45 1 maja udało się przyjąć na pokłady około 2200 żołnierzy brytyjskich.

Od 8 do 20 maja krążownik przeszedł krótki remont w Rosyth. 25 tego miesiąca koło Harstad okręt znowu zaatakowały niemieckie bombowce – szereg bomb 50 i 100 kg upadło obok jednostki, jednak i tym razem szkody były niewielkie. Podobna sytuacja powtórzyła się kolejnego dnia. 27 maja okręt wraz z krążownikami lekkimi *Cairo* i *Coventry* oraz niszczycielami – *Beagle*, *Fame*, *Firedrake*, *Havelock* i *Walker* – ostrzelał (otwarcie ognia o godz. 23.40) stanowiska niemieckie w Narwiku tuż przed atakiem alianckich sił lądowych (polska Brygada Strzelców Podhalańskich). Następnego dnia po raz kolejny został zbombardowany – tym razem eksplodujące obok 100 kg bomby spowodowały poważniejsze straty (m.in. uszkodzenia odniosła stojąca na katapulcie łódź latająca *Walrus*) i przez 10 kolejnych dni dokonywano napraw okrętu (własnymi siłami w morzu i w portach norweskich). Prace zostały ukończone 8 czerwca w Tromsö (port na północ od Narwiku) – w dniu ewakuacji sił alianckich z Narwiku. *Southampton* opuścił port i skierował się na zachód. Następnego dnia rano, około 180 Mm od brzegów norweskich, nastąpiło spotkanie z transportowcami, które ewakuowały wojsko z Harstad. Teraz konwój składający się z siedmiu statków (oprócz *Ulster Monarch* i *Ulster Prince*, także *Adelaide Star* (1937/15 501 BRT), *Duchess of York* (1929/20 021 BRT), *Ormonde* (1917/14 982 BRT), *Oronsay* (1929/20 043 BRT) oraz *Royal Ulsterman* (1936/3244 BRT), eskortowany był przez krążowniki lekkie *Southampton* i *Coventry* oraz pięć niszczycieli. Całością dowodził admirał floty W. H. Boyle – Lord Cork and Orrery, który zaokrętował się na *Southamptonie* (na jego pokładzie znajdowali się także generałowie – francuski M. E. Béthouart i brytyjski – Sir C. Auchinleck). Wkrótce do zespołu dołączył lotniskowiec *Ark Royal* z trzema niszczycielami, co pozwoliło na zapewnienie osłony lotniczej w drodze „do domu". Okręty te, wraz z krążownikiem ciężkim *Devonshire* (płynął z Tromsö inną trasą), w sumie ewakuowały około 25 tys. Brytyjczyków, Francuzów i Polaków.

Opisując powyższe wydarzenia wspomnieć należy o odbywającej się w tym samym czasie w rejonie wybrzeży norweskich operacji „Juno", w ramach której Kriegsmarine miała niszczyć wycofujące się na zachód konwoje brytyjskie. Dowodzony przez admirała W. Marschalla zespół niemiecki, składający się z okrętów liniowych *Gneisenau* i *Scharnhorst*, krążownika ciężkiego *Admiral Hipper* oraz czterech niszczycieli – 8 czerwca rano zatopił zbiornikowiec *Oilpioneer* (1928/5666 BRT) i trawler uzbrojony *Juniper*. Tuż przed krótką walką, na zadane przez *Junipera* pytanie o narodowość napotkanych przez siebie jednostek, z okrętów niemieckich odpowiedziano – „HMS *Southampton*" (z nasłuchu radiowego Niemcy wiedzieli, że krążownik operuje w okolicy). Po kilku godzinach jednostki Marschalla posłały na dno transportowiec wojska *Orama* (1924/19 840 BRT), a pod wieczór – już bez *Admirala Hippera* i niszczycieli – lotniskowiec *Glorious* oraz niszczyciele *Acasta* i *Ardent*.

Po zakończeniu operacji norweskiej okręt patrolował wody krajowe w ramach sił przeciwinwazyjnych, a 16 października powrócił do Scapa Flow. 16 listopada wypłynął na Morze Śródziemne, gdzie pod koniec miesiąca wszedł w skład konwoju Gibraltar-Malta, tego samego, w obronie którego doszło do bitwy koło przylądka Spartivento (patrz – *Newcastle*). Wraz z *Manchesterem* wyładował przewożone wojsko w Aleksandrii, a 1 grudnia dołączył do płynącego z Kapsztadu konwoju i uczestniczył w jego eskorcie na trasie do Suezu. Następnie przez Morze Czerwone przeszedł na Ocean Indyjski, gdzie brał udział w ostrzeliwaniu przebywających w Kismayo (port w południowej Somalii) jednostek włoskich. Do Suezu powrócił 28 grudnia.



HMS *Southampton* w czerwcu 1938 r. Pancerz burtowy dobrze widoczny. Rejon wyrzutni torped jeszcze bez blaszanych osłon.

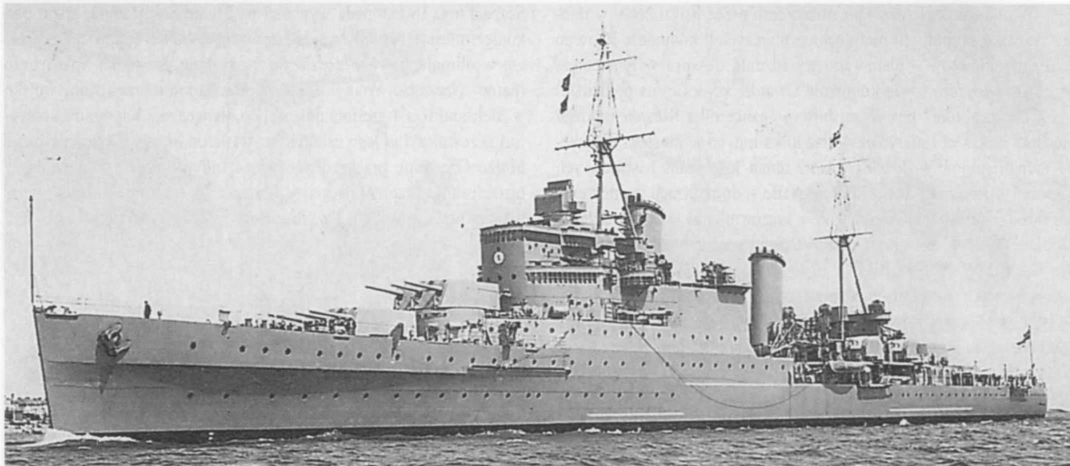
Southampton wszedł 1 stycznia 1941 roku w skład 3 Eskadry Krążowników Floty Śródziemnomorskiej (Mediterranean Fleet). W początku stycznia uczestniczył w dwóch operacjach, mających wzmocnić siły stacjonujące na Malcie. 7 tego miesiąca wraz z *Gloucesterem* w eskorcie niszczycieli *Ilex* i *Janus* („Force B" kontradmirała E. F. Renoufa) wypłynął z jednego z portów Morza Egejskiego w kierunku wyspy. Następnego dnia zespół dotarł do La Valetty, gdzie z obu krążowników zeszło na ląd 500 żołnierzy mających wejść w skład maltańskiego garnizonu. Podczas drugiej operacji o kryptonimie „Excess" (osłona konwoju MC 4), 10 stycznia rano, na południowy wschód od Pantellerii (włoska wyspa na południowy zachód od Sycylii) wraz z krążownikiem lekkim *Bonaventure* i niszczycielem *Hereward* zatopił włoski torpedowiec *Vega*, który razem z *Circe* bez skutku atakował torpedami jednostki konwoju. Niedługo potem *Southampton* był nieskutecznie atakowany przez okręt podwodny, przy czym później okazało się, że włoski *Ruggiero Settimo* raportował atak na brytyjski krążownik typu 'Town' na pozycji 35°22'N/16°15'E i jego uszkodzenie. Jeszcze tego samego dnia niedaleko Sycylii okręt zaatakowały samoloty – kilka



HMS *Southampton* w czerwcu 1940 r. z charakterystycznym dla tamtego okresu kamuflażem w „ząbki".

bomb eksplodowało w pobliżu jednostki i spowodowało niewielkie uszkodzenia. Kolejny dzień był jednak dla krążownika zdecydowanie nieszczęśliwy. 11 stycznia wraz z *Gloucesterem* i niszczycielami – *Defender* i *Diamond* znajdował się w drodze do Aleksandrii 180 Mm na wschód od Malty. O godz. 15.20 zespół został zaatakowany przez startujące z Sycylii 12 niemieckich bombowców nurkujących Junkers Ju-87, należących do zespołu II/St.G 2 (Stukageschwader) pod dowództwem majora W. Enneccerusa. *Southamptona* trafiły dwie lub trzy bomby 250 kg.

Pierwsza z nich ugodziła w rufę na wysokości wieży „X" i eksplodowała pod pokładem. Jej wybuch spowodował poważne zniszczenia wewnętrzne i duży pożar, tak że niezbędne okazało się zatopienie komór amunicyjnych wieży „Y". Całkowicie zniszczona została mesa podoficerska. Druga i prawdopodobnie trzecia bomba trafiły w hangar



HMS *Southampton* w czerwcu 1938 r. Widoczny prawie prostokątny pomost z herbem okrętu (ściana frontowa była nieco wypukła, jedynie ostatnia trójka – *Gloucester, Liverpool* i *Manchester* – miała pomosty zdecydowanie zaokrąglone) oraz górne krawędzie grubego na 76-102 mm pancerza burtowego.

lotniczy i eksplodowały na pokładzie ochronnym nad kotłownią „A". Wybuch spowodował rozerwanie pokładu i zniszczenia powodujące konieczność opuszczenia kotłowni oraz groźny pożar. Zniszczona także została mesa oficerska. Straty spowodowane eksplozjami wyniosły 80 lub 81 ludzi. Ponieważ obu pożarów nie udało się opanować i praca siłowni została przerwana, postanowiono okręt opuścić i dobić. Około 620 członków jego załogi przeszło na bliźniaczy krążownik *Gloucester* (także w tej akcji uszkodzony przez samoloty) i niszczyciel *Diamond*. Jednostka została dobita czterema torpedami przez krążownik lekki *Orion* oraz jedną przez *Gloucestera* i poszła na dno na pozycji 34°54'N/ /18°24'E, a Admiralicji przekazano depeszę następującej treści – „HMS *Southampton* został zatopiony przez własne siły, kiedy okazało się, że jego doholowanie do bazy jest praktycznie niewykonalne".

Nazwę okrętu przejął wprowadzony do służby w roku 1981 niszczyciel rakietowy typu *Sheffield*.

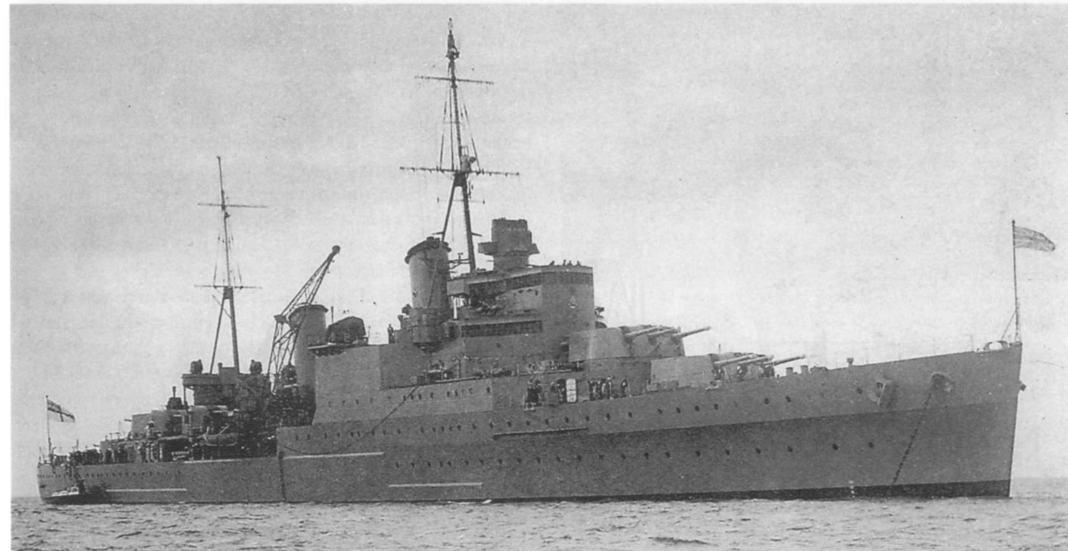
SHEFFIELD

Krążownik zbudowany został w stoczni Vickers-Armstrong Co. Ltd w Newcastle-on-Tyne (podobnie jak *Newcastle*) w ramach programu na rok 1934. Zamówienia dokonano 17 grudnia 1934 roku, stępkę położono 31 stycznia 1935, wodowanie odbyło się 23 lipca 1936 roku, a wcielenie do służby – 25 sierpnia 1937. Okręt otrzymał numer taktyczny 24, w roku 1947 zmieniony na C 24. Swoją symbolizującą leżące w środkowej Anglii (na wschód od Manchesteru) miasto dostał jako pierwszy w Royal Navy. Herb jednostki przedstawiał osiem skrzyżowanych (dwie grupy po cztery skierowane grotami ukośnie w dół) strzał do kuszy.

W latach 1938-1940 *Sheffield* wchodził w skład Home Fleet. W momencie wybuchu wojny stanowił część bazującej w Scapa Flow 18 Eskadry Krążowników (także – *Newcastle, Belfast, Edinburgh* i *Aurora*). 7 września, podczas operacji w pobliżu norweskich brzegów – wraz z pancernikami *Nelson* i *Rodney*, krążownikiem liniowym *Repulse*, lotniskowcem *Ark Royal* oraz *Aurorą* i 10 niszczycielami – został zaatakowany przez samoloty niemieckie i obramowany serią bomb, na szczęście bez strat. 22 września – już w składzie bazującej w Rosyth 2 Eskadry Krążowników (w tym okresie należały do niej również bliźniacze *Glasgow* i *Southampton*) – razem z krążownikami *Glasgow, Southampton* i *Aurora* oraz ośmioma niszczycielami wziął udział w wypadzie w kierunku Skagerraku (patrz – *Southampton*). Trzy dni później osłaniał powracający do bazy uszkodzony okręt podwodny *Spearfish* (patrz – *Newcastle*). 8 października razem z innymi jednostkami Home Fleet wyszedł na poszukiwanie zespołu niemieckiego (okręt liniowy *Gneisenau*, krążownik lekki *Köln* i niszczyciele), jednak operacja ta okazała się nieudana i po dwóch dniach okręty brytyjskie powróciły do Scapa Flow (patrz – *Newcastle*).

Od października 1939 roku do kwietnia 1940 *Sheffield* uczestniczył w blokadzie wyjścia na Atlantyk na Drodze Duńskiej (Danmark Strait) – cieśninie między Grenlandią a Islandią. W październiku 1939 roku, razem z krążownikiem lekkim *Delhi* oraz krążownikami pomocniczymi *Scotstoun* (1925/17 046 BRT) i *Transylvania* (1925/16 923 BRT), zatrzymał następujące niemieckie statki – *Bianca* (1375 BRT), *Biskaya* (6386 BRT), *Gloria* (5836 BRT), *Gonzenhaim* (4574 BRT), *Poseidon* (5864 BRT) i *Rheingold* (5055 BRT). Trzy ostatnie zostały samozatopione przez własne załogi, pozostałe zaś doprowadzone do Wielkiej Brytanii. W kwietniu i maju roku następnego brał udział w operacjach związanych z kampanią norweską. 7 kwietnia opuścił Scapa Flow (razem z pancernikami *Rodney* i *Valiant*, krążownikiem liniowym *Repulse*, krążownikiem lekkim *Penelope* oraz 10 niszczycielami) i skierował się w stronę Norwegii, gdzie spodziewano się napotkać jednostki Kriegsmarine. 14 kwietnia wieczorem wraz z *Glasgowem* wysadził 350 żołnierzy piechoty morskiej w Namsos (port na północny wschód od Trondheimu – w północnej części Namsenfjorden), co miało przygotować teren do lądowania alianckich sił głównych. 22 kwietnia wraz z *Glasgowem, Galateą* oraz zespołem sześciu niszczycieli wyszedł z Rosyth i ponownie popłynął w kierunku brzegów norweskich. Wkrótce okręty te wysadziły na ląd w Andalsnes liczący 2200 żołnierzy oddział wojska. Jednak już w nocy z 30 kwietnia na 1 maja krążownik uczestniczył w ewakuacji tego portu (patrz – *Southampton*).

W lecie okręt patrolował południowe wody krajowe w ramach sił przeciwinwazyjnych. 22 sierpnia wraz z lotniskowcem *Illustrious* opuścił Wielką Brytanię i skierował się do Gibraltaru, gdzie dołączył do „Force H" (zastąpił powracającą do kraju *Arethusę*). Od 29 do 31 sierpnia, razem z *Renownem, Ark Royalem* i 12 niszczycielami, brał udział w operacji „Hats" – osłaniając przechodzący z Gibraltaru do Aleksandrii zespół „Force F" (okręt liniowy *Valiant*, lotniskowiec *Illustrious* oraz krążowniki lekkie *Calcutta* i *Coventry*). W drodze powrotnej samoloty *Ark Royala* zbombardowały Port Elmas (Sardynia). We wrześniu i w październiku *Sheffield* brał udział w patrolach w rejonie Azorów, a następnie powrócił na Morze Śródziemne. Od 7 do 10 listopada w składzie „Force H" (także: lotniskowiec *Ark Royal* oraz niszczyciele *Duncan, Faulknor, Firedrake, Forester, Fortune* i *Fury*) w ramach operacji „Coat" osłaniał przechodzący z Gibraltaru do Aleksandrii „Force F" (patrz – *Glasgow*). Podczas tej akcji samoloty *Ark Royala* dokonały również nalotu na Cagliari (port w południowej części Sardynii).



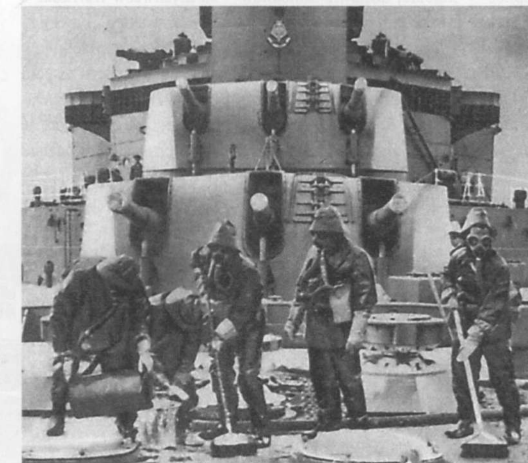
Sheffield w 1937 r., tuż po zakończeniu budowy. Dobrze widoczne krawędzie pancerza burtowego grubości 76-102 mm, na dziobie i rufie dość mocno wynurzonego (w porównaniu z wieloma późniejszymi fotografiami).

Pod koniec listopada *Sheffield* eskortował kolejny maltański konwój (operacja „Collar"). W trakcie wykonywania tego zadania doszło 27 tego miesiąca do bitwy z flotą włoską koło przylądka Spartivento, w której *Sheffield* również wziął udział (patrz – *Newcastle*). W grudniu krążownik ponownie patrolował obszar w rejonie Azorów.

W początku stycznia 1941 roku *Sheffield*, wraz z innymi jednostkami „Force H" (także: pancernik *Malaya*, krążownik liniowy *Renown*, lotniskowiec *Ark Royal* i pięć niszczycieli), wziął udział w osłonie płynącego z Gibraltaru do Pireusu konwoju MC 4. W pierwszej dekadzie lutego okręty te w prawie takim samym składzie (pięć niszczycieli więcej) uczestniczyły w operacji „Result" – ataku na Genuę. Zespół pod dowództwem admirała J.F. Somerville'a 6 lutego opuścił Gibraltar i skierował się na Morze Liguryjskie. Trzy dni później samoloty z *Ark Royala* zbombardowały Livorno i Pizę oraz zaminowały port w La Spezii, a okręty liniowe z odległości 9,5 Mm ostrzelały port w Genui. Trwający około 30 minut ostrzał spowodował powstanie poważnych szkód zarówno wśród urządzeń portowych, jak i przebywających w porcie statków (w sumie wystrzelono 273 pociski kal. 381 mm, 782 – 152 mm i 400 kal. 102 mm). Ogień baterii brzegowych był opóźniony i nieskuteczny. Interweniująca flota włoska dowodzona przez admirała A. Jachino (pancerniki *Vittorio Veneto, Andrea Doria* i *Giulio Cesare*, krążowniki ciężkie *Trento, Trieste* i *Bolzano* oraz 10 niszczycieli) – oczekująca na powracający zespół brytyjski na południowy wschód od przylądka Testa (Sardynia), została wyprowadzona w pole przez admirała Somerville'a, któremu udało się ją ominąć i bez problemów powrócić do Gibraltaru.

W drugiej połowie marca *Sheffield* wraz z niszczycielami eskortował płynący z Wielkiej Brytanii do Gibraltaru lotniskowiec *Argus* z transportem samolotów dla *Ark Royala*. Od 20 do 22 tego miesiąca, razem z *Renownem* i *Ark Royalem* uczestniczył w nieudanej akcji poszukiwania pary niemieckich pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau*, które w ramach operacji „Berlin" zatopiły 22 statki o łącznej pojemności 115 622 BRT. 30 marca *Sheffield* razem z czteroma niszczycielami wyszedł z Gibraltaru z zadaniem przechwycenia płynącego z Casablanki do portów Afryki Północnej i Marsylii vichystowskiego konwoju składającego się z sześciu statków pod eskortą jednego niszczyciela. Następnego dnia zmuszani do zatrzymania się i kontroli Francuzi w rejonie Nemours (port w Algierii w pobliżu granicy z Marokiem; obecnie Ghazaouet) schronili się pod osłonę artylerii brzegowej (armaty kal. 155 mm), która wkrótce otworzyła ogień. Brytyjczycy natychmiast odpowiedzieli, po czym do ataku ruszyło francuskie lotnictwo (należące do eskadr 6 B i 7 B bombowce Martin 167 F *Maryland* w osłonie myśliwców *Dewoitine* D-520). Krążownik został obramowany w rejonie dziobu serią 250 kg bomb, które upadły w odległości 10-15 m i spowodowały niewielkie uszkodzenia. Zaraz potem okręty brytyjskie zawróciły. Od 22 do 24 kwietnia *Sheffield* z dwoma niszczycielami ponownie eskortował płynącego do Gibraltaru z samolotami *Argusa* (w pierwszej części rejsu lotniskowiec był eskortowany przez krążownik ciężki *London*).

Przed wybuchem wojny – sekcja obrony przeciwchemicznej podczas ćwiczeń na *Sheffieldzie*. Dobrze widoczny herb okrętu na frontowej ścianie pomostu bojowego oraz charakterystyczne opancerzenie urządzeń optycznych w płytach czołowych wież artylerii głównej.





HMS *Sheffield* w Gibraltarze w sierpniu 1940 r. Na burcie prowizoryczny kabel demagnetyzacyjny (jest to rzadkie zdjęcie, w okresie późniejszym kable te zostały przeniesione do wnętrza kadłuba). Żaluzje lewoburtowego hangaru podniesione. Dobrze widoczne 36-calowe reflektory po obu stronach masztu rufowego.

W końcu miesiąca uczestniczył w operacji „Dunlop" – dostarczeniu przez *Ark Royala* samolotów myśliwskich na Maltę. Oprócz *Sheffielda*, w skład osłony lotniskowca wchodziły – *Renown*, krążownik lekki *Fiji* i pięć niszczycieli. W maju wraz z *Malayą*, *Renownem*, *Ark Royalem* oraz siedmioma niszczycielami okręt kilkakrotnie uczestniczył w dostarczaniu samolotów i zaopatrzenia na Maltę w celu wzmocnienia jej możliwości obronnych. Od 19 do 22 tego miesiąca brał udział w operacji „Splice" – kolejnej dostawie samolotów – 48 myśliwców *Hurricane* – na Maltę. Tym razem, oprócz krążownika *Sheffield*, w skład „Force H" wchodziły – *Renown*, *Ark Royal* i *Furious* oraz sześć niszczycieli.

Po stwierdzeniu faktu wypłynięcia w morze niemieckiego zespołu w składzie – pancernik *Bismarck* i krążownik ciężki *Prinz Eugen* (operacja „Rheinübung"), Admiralicja skierowała przeciw niemu znaczną część swej floty. Między innymi z „Force H" wydzielone zostały dowodzone przez admirała J.F. Somerville'a – *Renown*, *Ark Royal*, *Sheffield* i sześć niszczycieli, które po wyjściu 24 maja z Gibraltaru obrały kurs na północny Atlantyk. Dowódca zespołu niemieckiego – admirał G. Lütjens – szybko otrzymał, pochodzącą od wywiadu hiszpańskiego, informację o wypłynięciu „Force H", jednak nie znał kursu jednostek brytyjskich. Dwa dni później – już po uzyskaniu kontaktu z niemieckim okrętem liniowym, dla jego wzmocnienia wydano rozkaz *Sheffieldowi*, aby trzymał się *Bismarcka* w zasięgu wzroku. Równocześnie z *Ark Royala* wystartowała grupa 15 samolotów torpedowych Fairey *Swordfish*, która miała spróbować zatrzymać marsz jednostki niemieckiej. Pomyłkowo jednak piloci brytyjscy o godz. 15.50 zaatakowali krążownik Royal Navy, płynący około 12 Mm za *Bismarckiem*.

HMS *Sheffield* w 1940 r. z antenami odbiorczymi jednego z pierwszych radarów użytych na okrętach, urządzenia wykrywania powietrznego. Na pierwszym planie dalocelownik artylerii głównej typu 79 Y.



Dowódca *Sheffielda* – komandor C. Larcom – wydał rozkaz nie otwierania ognia i wymanewrowania zrzucanych torped. 11 *Swordfishów* zrzuciło torpedy, jednak zostały one szczęśliwie wyminięte lub eksplodowały przedwcześnie. Jeden z pilotów, który szybko spostrzegł pomyłkę, po zrzuceniu torpedy przez swojego kolegę zasygnalizował do krążownika: „Przepraszam za tego faceta!". Awaryjność torped spowodowana była zastosowaniem zbyt czułych zapalników magnetycznych, które zadziałały w momencie kontaktu z dużą tego dnia falą. Dopiero po ataku – o godz. 16.20 – odebrano na krążowniku wysłany do samolotów sygnał z *Ark Royala*: „Uwaga na *Sheffielda*!". Niefortunny atak miał jednak swoje plusy – po otrzymaniu informacji o wadliwie działających torpedach, ich zapalniki wymieniono na kontaktowe i później druga grupa *Swordfishów* – notabene naprowadzona przez *Sheffielda* – skutecznie dwukrotnie trafiła *Bismarcka*.

Podczas całego zamieszania spowodowanego przez samoloty krążownik był również atakowany nieskutecznie przez niemiecki okręt podwodny *U 48*. O godzinie 21.20 dalej idący za pancernikiem niemieckim *Sheffield* został przez niego nieskutecznie ostrzelany, jednak od odłamków eksplodujących pocisków zginęło trzech członków jego załogi i uszkodzona została antena radaru, a okręt musiał się wycofać. O godzinie 21.52 nawiązał kontakt z polskim niszczycielem *Piorun* operującym w składzie 4 Flotylli Niszczycieli (także – *Cossack*, *Maori* i *Sikh*), który po niecałej godzinie ponownie odnalazł jednostkę niemiecką i przeprowadził z nią krótkotrwałą wymianę ognia. Krążownik pozostawał w rejonie akcji aż do zatopienia *Bismarcka* następnego dnia (48°09'N/16°07'W). Jednostki Royal Navy uratowały z okrętu niemieckiego jedynie 110 ludzi.

12 czerwca krążownik wypatrzył na północnym Atlantyku mający zaopatrywać *Bismarcka* w paliwo zbiornikowiec *Friedrich Breme* (1937/ /10 397 BRT). Zatopił go ogniem artyleryjskim o godz. 17.05 na pozycji 44°44'N/22°20'W, przy czym z załogi statku niemieckiego zginęły cztery osoby. Dowódca zbiornikowca – kapitan O. Schultze – wraz z resztą załogi przeszedł na pokład okrętu brytyjskiego jako jeniec. Dwa dni później *Sheffield* rozpoczął w Rosyth remont, który trwał do 8 sierpnia. Po raz kolejny do stoczni trafił w pierwszej połowie września. 17 tego miesiąca z ujścia rzeki Clyde wyruszył składający się z dziewięciu statków konwój WS 11 X, którego zadaniem było dotarcie do Malty (operacja „Halberd"). Jego eskortę stanowił zespół dowodzony przez wiceadmirała A.T.B. Curteisa, w skład którego wchodziły: pancerniki *Prince of Wales* i *Rodney*, krążowniki lekkie *Sheffield*, *Edinburgh*, *Euryalus* i *Kenya*, cztery krążowniki pomocnicze oraz 12 niszczycieli (w tym polskie *Garland* i *Piorun*). 24 września w nocy konwój przeszedł Cieśninę Gibraltarską, a następnego dnia dołączyła do niego „Force H" (m.in. pancernik *Nelson* oraz lotniskowiec *Ark Royal*) pod dowództwem admirała J. F. Somerville'a, który przejął dowodzenie całą operacją. Do spotkania z flotą włoską – która wypłynęła pod dowództwem admirała A. Jachino (pancerniki *Littorio* i *Vittorio Veneto*, krążowniki ciężkie *Trento*, *Trieste* i *Gorizia*, krążowniki lekkie *Luigi di Savoia Duca degli Ab bruzzi* i *Muzio Attentolo* oraz 14



Zima 1941/1942 – pokryty śniegiem *Sheffield* w kamuflażu. Na wieżach „B" i „X" działka plot. kal. 20 mm Oerlikona. U burty krążownika trałowiec *Seagull* (J 85).



Łódź latająca *Walrus* na katapulcie poprzecznej *Sheffielda* na krótko przed startem. Data nie jest znana, być może fotografię wykonano w 1942 r.

Znana dość dobrze fotografia *Sheffielda* z końca 1942 r. W tle konwój z licznymi transportowcami wojska (ex-statkami pasażerskimi). Część iluminatorów kadłuba zaślepiona. Na burcie wisi kilka odbijaczy. Na dalocelowniku belka anteny radaru typu 284, kierowania ogniem armat kal. 152 mm. Nieco wyżej „latarnia" radaru typu 273 wykrywania nawodnego.





HMS *Sheffield* w 1946 r. na Malcie. Na kominach anteny prętowe.

niszczycieli) – znowu nie doszło i konwój 28 września dotarł na Maltę, po drodze tracąc tylko jeden statek.

Po zakończeniu operacji *Sheffield* skierował się do kraju, gdzie ponownie miał wejść w skład Home Fleet. Podczas rejsu do Wielkiej Brytanii – wraz z *Kenyą* – 3 października, około 750 Mm na zachód od przylądka Ortegal (północno-zachodnie wybrzeże Hiszpanii) – na pozycji 43°45'N/24°30'W zatopił ogniem artyleryjskim (według części danych strzelała tylko *Kenya*) niemiecki statek zaopatrzeniowy U-bootów *Kota Pinang* (1929/7275 BRT). Po wcieleniu do Home Fleet – w której miał pozostać do końca wojny – krążownik zajmował się głównie osłoną arktycznych konwojów.

Podczas eskorty jednego z nich, 4 marca 1942 roku koło Islandii, *Sheffield* wszedł na minę i odniósł poważne uszkodzenia. Eksplozja nastąpiła w części rufowej po lewej burcie okrętu i wyrwała w poszyciu dziurę o wymiarach 6,7×0,6 m. Zniszczenia praktycznie sięgały od stępki do pokładu górnego jednostki, a wszystkie sąsiadujące z miejscem wybuchu pomieszczenia zalała woda. Energii elektrycznej pozbawione zostały – wieże „X" i „Y" oraz maszyna sterowa, a prędkość *Sheffielda* spadła do 6 węzłów. 2 kwietnia w stoczniach nad Tyne rozpoczęto remont krążownika, który zakończył się 11 lipca. Po powrocie do służby okręt ponownie przeznaczono do osłony konwojów do i z ZSRR. Pod koniec sierpnia – razem z krążownikiem ciężkim *Cumberland* i jednym niszczycielem – eskortował konwój wiozący zaopatrzenie dla brytyjskiej bazy na Spitsbergenie, przy czym dodatkowo jednostki te miały stanowić ewentualną osłonę dla wrześniowych konwojów PQ 18 i QP 14.

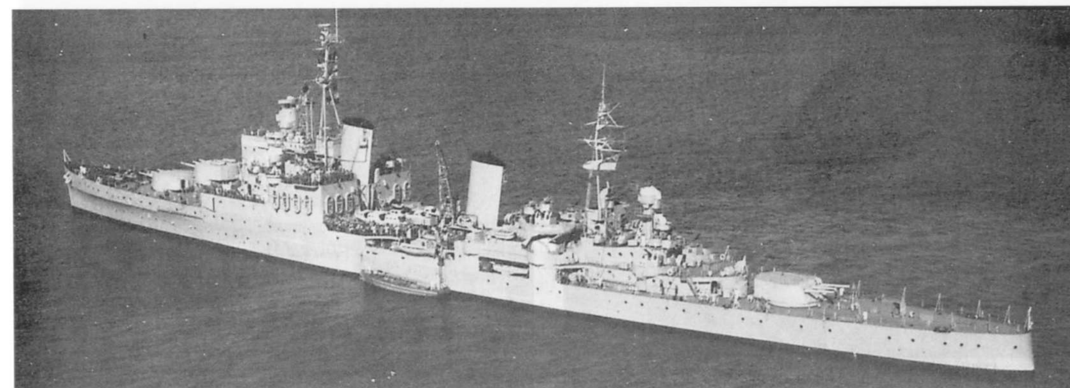
W początku listopada został oddelegowany do wzięcia udziału w operacji „Torch" – lądowania sił alianckich w Afryce Północnej. 8 tego miesiąca wojska amerykańskie wylądowały w rejonie Casablanki (Western Task Force), natomiast brytyjskie – w rejonie Oranu (Centre Task Force) i Algieru (Eastern Task Force). *Sheffield* znalazł się w dowodzonym przez kontradmirała C.H.J. Hamiltona „Force O" (także – lotniskowiec *Argus*, lotniskowiec eskortowy *Avenger*, krążowniki lekkie *Charybdis* i *Scylla*[9] oraz pięć niszczycieli). Po zakończeniu operacji krążownik powrócił na wody Arktyki i dalej osłaniał konwoje. W końcu roku jako okręt flagowy kontradmirała R.L. Burnetta, w ramach zespołu „Force R" – razem z krążownikiem lekkim *Jamaica* i dwoma niszczycielami – osłaniał konwój JW 51 B (14 statków w eskorcie sześciu niszczycieli i kilku mniejszych jednostek). Do jego przechwycenia i zniszczenia Kriegsmarine wysłała dwa krążowniki ciężkie – *Lützow* (uprzednio „pancernik kieszonkowy" *Deutschland*) i *Admiral Hipper* oraz sześć niszczycieli.

31 grudnia dowodzony przez komandora A.W. Clarke'a *Sheffield* o godz. 10.45 dostrzegł na ekranie radaru jednostki nieprzyjacielskie, co o 11.05 zostało potwierdzone przez urządzenia optyczne. O godzinie 11.33 otworzono ogień do *Admirala Hippera* z odległości 7 Mm i nieco później do innych okrętów przeciwnika (według części danych *Sheffield* pierwszą salwę wystrzelił o godz. 11.25, przy czym obramowała ona niemiecki krążownik). Około godz. 11.45 uzyskano trafienie salwą w niszczyciel *Friedrich Eckoldt* (Z 16), który został unieruchomiony i zatonął po mniej więcej 10 minutach na przybliżonej pozycji 73°15'N/30°20'E. W czasie starcia *Sheffield* został trafiony wystrzelonym z *Lützowa* pociskiem kal. 280 mm i został uszkodzony, sam jednak także trafił *Admirala Hippera* (pociskiem czwartej salwy). Dzięki aktywnej obronie teoretycznie słabszych sił osłony konwoju – w starciu zwanym bitwą koło Wyspy Niedźwiedziej (Morze Barentsa – 240 Mm na północ od Norwegii) – zespół niemiecki został zmuszony do odwrotu, co zaowocowało poważnymi ruchami kadrowymi w najwyższym dowództwie Kriegsmarine (dymisja wielkiego admirała E. Raedera).

[9] Były to krążowniki plot., uzbrojone wyjątkowo – jako jedyne okręty typu *Dido* – w osiem armat uniwersalnych kal. 114 mm.



Listopad 1952 r. – *Sheffield* wchodzi do zatoki Guantanamo na Kubie. Odeskowanie pokładów przetrwało wojnę.



Sheffield wchodzi do zatoki Guantanamo na Kubie w listopadzie 1952 r. Przed masztem dziobowym kratownicowa podstawa anteny radaru typu .... U burty krążownika wielki barkas.

15 lutego 1943 roku krążownik wyszedł z zatoki Loch Ewe z *Cumberlandem* i *Belfastem* z zadaniem osłony konwoju JW 53, a pod koniec miesiąca eskortował powracający ze Związku Radzieckiego RA 53. W czasie tego drugiego rejsu odniósł dość poważne uszkodzenia w ciężkim sztormie. Od 1 marca do 5 czerwca znajdował się w naprawie (awaria siłowni) i remoncie w stoczniach położonych nad Clyde. W lipcu i sierpniu brał udział w operacjach Home Fleet w Zatoce Biskajskiej, po czym skierowano go ponownie na Morze Śródziemne do operacji osłony lądowania amerykańskiej 5 Armii pod Salerno (port i zatoka na południowy wschód od Neapolu). Określone kryptonimem „Avalanche" działania odbyły się 9 września.

W grudniu po raz kolejny *Sheffield* powrócił na Daleką Północ do ochrony konwojów. Wraz z krążownikami – ciężkim *Norfolk* i lekkim *Belfast* przeprowadził do Rosji konwój JW 55 A i 19 tego miesiąca okręty weszły do zatoki Kola (na północ od Murmańska). Kolejnym zadaniem dowodzonego przez wiceadmirała R.L. Burnetta zespołu miała być osłona powracającego do kraju konwoju JW 55 B, do zniszczenia którego Niemcy wyznaczyli pancernik *Scharnhorst* i niszczyciele – *Z 29*, *Z 30*, *Z 33*, *Z 34* oraz *Z 38* – pod dowództwem kontradmirała E. Beya. 25 grudnia doszło do bitwy koło Przylądka Północnego (Nordkapp – najbardziej na północ wysunięty punkt Europy; przylądek w północnej części należącej do Norwegii wyspy Mageroya – Morze Arktyczne), w której wziął udział również drugi zespół Royal Navy z pancernikiem *Duke of York* na czele (w tym czasie okręt niemiecki był już bez osłony niszczycieli). Podczas kilkukrotnej wymiany ognia dowodzony przez komandora C.T. Addisa *Sheffield* został nieznacznie uszkodzony przez odłamki pocisków *Scharnhorsta*, a około godz. 16.20 nastąpiła na nim awaria jednego z wałów napędowych i od tego czasu odstawał od zespołu. Ostatecznie, po wielogodzinnej bitwie, niemiecki pancernik został zatopiony na pozycji 72°16'N/28°41'E, a konwój bezpiecznie dotarł do celu. Okręty brytyjskie uratowały jedynie 36 rozbitków.

Od 26 stycznia do 8 lutego 1944 roku krążownik przeszedł remont w Liverpoolu (m.in. zdjęto wyposażenie lotnicze), po czym dalej – do lata – operował na wodach arktycznych, zwalczając nieprzyjacielską żeglugę

Piękna fotografia *Sheffielda* przed przebudową z lat 1956-1957. Na dachu wieży „B" tratwy ratunkowe, zaś na pomoście i masztach wiele dodatkowych elementów.





Dni Marynarki (Navy Days) w 1963 r. – tył pomostu *Sheffielda*. Dawniejsze żaluzje hangarów zostały zabudowane.

oraz zabezpieczając wypady lotniskowców przeciw bazującemu w norweskich fiordach pancernikowi *Tirpitz* – bliźniakowi *Bismarcka*. W drugiej połowie lutego wziął udział w operacji Home Fleet o kryptonimie „Bayleaf". W jej ramach zespół w składzie: lotniskowiec *Furious*, krążowniki lekkie *Sheffield* i *Bermuda* oraz sześć niszczycieli (w tym polski *Błyskawica*) miał podejść pod wybrzeża norweskie i zaatakować niemieckie szlaki żeglugowe w tym rejonie. Po wypłynięciu ze Scapa Flow okręty obrały kurs na Bergen. Według planu, 24 lutego około 60 Mm na południe od tego portu z *Furiousa* miały wystartować samoloty do ataku na spodziewane nieprzyjacielskie transportowce. Tego jednak dnia, podczas przejścia Morzem Norweskim doszło do poważnej kolizji między brytyjskim niszczycielem *Musketeer* i ORP *Błyskawica*. Fakt ten, oraz nie stwierdzenie przez rozpoznanie obecności jednostek niemieckich i złe warunki atmosferyczne spowodowały odwołanie operacji i powrót do bazy.

30 marca *Sheffield* wyszedł ze Scapa Flow wraz z silnym zespołem Home Fleet na kolejną operację przeciw stacjonującemu w Altafjordzie (znana także jako Altenfjord zatoka w północnej Norwegii – część Morza Arktycznego; największa północna baza Kriegsmarine) *Tirpitzowi*. Okręt wchodził w skład dowodzonego przez kontradmirała A.W. Bissetta zespołu „Force II", który składał się także z lotniskowca *Furious*, lotniskowców eskortowych *Emperor*, *Fencer*, *Pursuer* i *Searcher*, krążowników lekkich *Jamaica* i *Royalist* (jednostka flagowa), niszczycieli *Swift*, *Verulam*, *Vigilant*, *Virago* i *Wakeful* oraz zbiornikowców *Blue Ranger* i *Brown Ranger*. W skład drugiego zespołu – „Force I" – dowodzonego przez dowódcę całej wyprawy, wiceadmirała H. Moore'a wchodziły: pancerniki *Anson* (okręt flagowy) i *Duke of York*, lotniskowiec *Victorious*, krążownik lekki *Belfast* oraz niszczyciele *Javelin* i *Onslaught*, kanadyjskie *Algonquin* i *Sioux* oraz polski *Piorun* (w trakcie marszu dołączyły również niszczyciele *Marne*, *Matchless*, *Meteor*, *Milne*, *Undaunted* i *Ursa*). Około 120 Mm od celu powyżej przedstawione jednostki zostały przegrupowane w dwa zespoły – „Force 7" (*Anson*, *Furious*, *Victorious*, *Jamaica* i sześć niszczycieli) oraz „Force 8" (*Emperor*, *Fencer*, *Pursuer*, *Searcher*, *Royalist*, *Sheffield* i sześć niszczycieli). Cała określona kryptonimem „Tungsten" operacja zakończyła się sukcesem, ponieważ samoloty z lotniskowców 3 kwietnia kilkanaście razy trafiły bombami niemiecki pancernik i spowodowały konieczność jego trzymiesięcznego remontu. Zespół brytyjski powrócił do kraju 4 kwietnia.

W dniach 14 i 15 maja okręt, wraz z zespołem floty (także – lotniskowce eskortowe *Emperor* i *Striker*, krążownik lekki *Royalist* oraz sześć niszczycieli, w tym *Błyskawica* i *Piorun*), wziął udział w działaniach przeciwko norweskim portom Rörvik i Stadlandet.

Od 25 lipca do 30 maja roku następnego *Sheffield* był remontowany i modernizowany (m.in. zdjęto wieżę „X") w Stanach Zjednoczonych – w stoczni w Bostonie. Po powrocie do kraju prace dokończono w Portsmouth do maja 1946 roku. Po wejściu do służby okręt otrzymał przydział na wody amerykańskie i zachodnioindyjskie (America and West Indies Station). Kolejną modernizację przeszedł w latach 1949-1951 w Chatham (południowo-wschodnia Anglia; jedna z głównych baz Royal Navy), po czym wcielono go do 2 Eskadry Krążowników Home Fleet.

Wrzesień 1967 r. – *Sheffield* niebawem pójdzie na złom. Wieże artylerii głównej pozbawione już luf. Widoczny znak taktyczny NATO – «C 24» oraz wlot powietrza do celów wentylacyjnych. W burtowej ścianie dawniejszego hangaru zainstalowane iluminatory, których początkowo nie było. Na boku komina widoczny dalocelownik Mk VI.





Widok z platformy masztu dziobowego *Sheffielda*, czekającego we wrześniu 1967 r. na rozbiórkę u nabrzeża stoczni złomowej w Faslane. Wieże artylerii głównej pozbawione luf.

Następnie ponownie otrzymał przydział do Indii Zachodnich, przy czym był teraz jednostką flagową 8 Eskadry Krążowników. W listopadzie 1952 roku odbył wizytę w bazie US Navy w zatoce Guantanamo na Kubie. 26 października 1954 roku powrócił do kraju na remont, po czym ponownie wcielono go do Home Fleet. Od czerwca 1956 do czerwca roku następnego przeprowadzono na *Sheffieldzie* następną modernizację (między innymi przedni maszt trójnożny wymieniono na kratownicowy), po zakończeniu której otrzymał przydział do Mediterranean Fleet. W pierwszej połowie sierpnia 1958 roku przewiózł z Cypru na Maltę oddział piechoty morskiej (na Cyprze – kolonii brytyjskiej od 1925 r. – w końcu lat 50. panował tam stan wyjątkowy, spowodowany wystąpieniami antybrytyjskimi; wyspa niepodległość uzyskała w 1960 r). Na Morzu Śródziemnym przebywał do czasu przeniesienia do rezerwy w styczniu 1959 roku. Po powrocie do kraju zastąpił pancernik *Vanguard* w charakterze okrętu flagowego Floty Rezerwowej (Reserve Fleet) w Portsmouth. W 1963 roku krążownik wziął udział w paradzie z okazji Dni Marynarki (Navy Days). We wrześniu następnego roku został skreślony z listy floty. 6 stycznia 1967 roku przyholowano go do Rosyth w celu rozbrojenia, a następnie do stoczni złomowej Shipbreaking Industries w Faslane (tak jak *Newcastle*). 18 września rozpoczęto jego rozbiórkę.

Nazwę krążownika przejął wcielony do służby w roku 1975 niszczyciel rakietowy – prototyp serii, który zatonął pod Falklandami w roku 1982 po trafieniu przez samoloty argentyńskie dwiema rakietami AM 40 *Exocet*.

Trzecim brytyjskim okrętem o nazwie *Sheffield* stała się wprowadzona do służby w roku 1988 piąta fregata rakietowa typu *Boxer* (typ 22 Bath 2), która w składzie Royal Navy znajduje się do dziś.

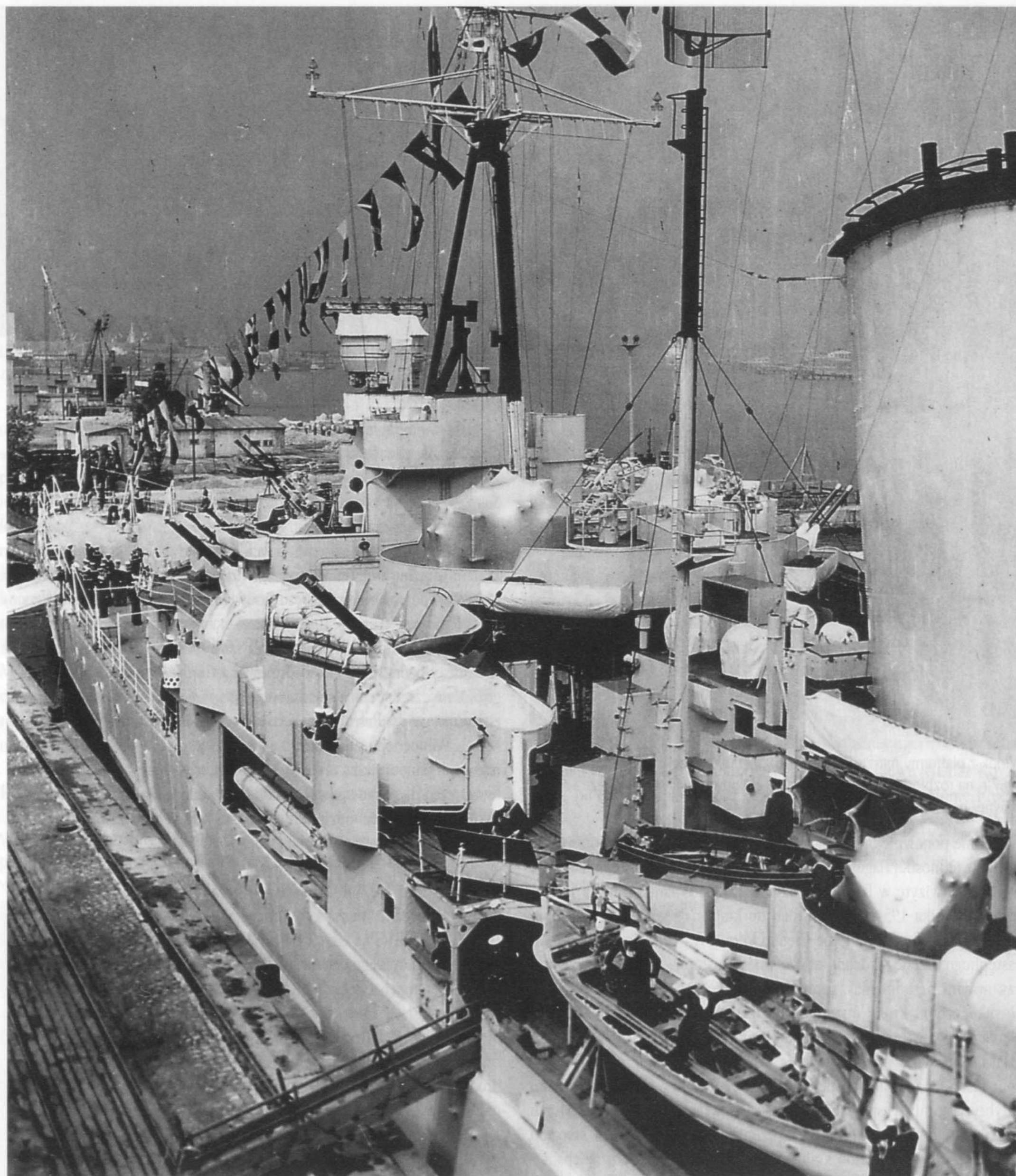
GLASGOW

Okręt został zbudowany w stoczni Scotts Shipbuilding & Engineering Co. Ltd w Greenock (miasto położone w południowo-zachodniej Szkocji – na południowym wybrzeżu zatoki Firth of Clyde) w ramach programu na rok 1934. Zamówienia dokonano 17 grudnia 1934 roku, położenie stępki odbyło się 16 kwietnia 1935, wodowanie – 20 czerwca 1936 roku, a wcielenie do służby – 9 września 1937 (według części danych – 8 września). *Glasgow* otrzymał numer taktyczny 21, w roku 1947 zmieniony na C 21. Swoją nazwę – symbolizującą położony nad rzeką Clyde w zachodniej Szkocji port – dostał jako siódma jednostka w tradycji Royal Navy. Szóstym okrętem ją noszącym był wprowadzony do służby w roku 1910 krążownik lekki typu *Bristol*, który został sprzedany na złom w 1927. Wcześniejszymi jednostkami były: wcielony do służby w roku 1707 dawny szkocki okręt 6 klasy *Royal Mary* oraz dwa podobne żaglowce z lat 1745 i 1757, okręt 5 klasy z roku 1814 i fregata z 1861.

W momencie wybuchu wojny krążownik znajdował się w składzie bazującej w Rosyth 2 Eskadry Krążowników Home Fleet (razem z *Sheffieldem*, *Southamptonem* i *Aurorą*). W początku września wraz z *Southamptonem* i ośmioma niszczycielami dokonał wypadu z rejonu Humber pod brzegi Norwegii. 22 tego miesiąca z *Sheffieldem*, *Southamptonem*, *Aurorą* i ośmioma niszczycielami wziął udział w nieudanym rajdzie w rejon Skagerraku (patrz – *Southampton*). 25 września uczestniczył w operacji osłony okrętu podwodnego *Spearfish* (patrz – *Newcastle*). W dniach od 8 do 10 października brał udział w nieudanej akcji poszukiwawczej Home Fleet skierowanej przeciwko zespołowi Kriegsmarine, złożonemu z okrętu liniowego *Gneisenau*, krążownika lekkiego *Köln* i dziewięciu niszczycieli (patrz – *Newcastle*). Następnie przeznaczono go do Patrolu Północnego, z zadaniem pilnowania wyjść z Morza Północnego na Atlantyk. Podczas listopadowego wypadu niemieckich pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* (patrz – *Newcastle*) patrolował rejon na północny wschód od Szetlandów. Od końca lutego 1940 roku *Glasgow* przechodził remont, który został ukończony tuż przed rozpoczęciem kampanii norweskiej.

W Rosyth na okręt załadowano 7 kwietnia oddział wojska (także na krążowniki ciężkie *Berwick*, *Devonshire* i *York* – w sumie cztery bataliony piechoty oraz na trzy transportowce – w tym polskie *Batory*/ /1936/14 287 BRT/ i *Chrobry*/1939/11 442 BRT/) – z zadaniem dokonania prewencyjnego desantu w Bergen, Narwiku, Stavangerze i Trondheim w ramach operacji „R 4". Jednak wobec zmiany planów, następnego dnia jednostki zostały rozładowane i wysłane ponownie do blokady przejść na ocean. 9 kwietnia około południa *Glasgow* wraz z trzema krążownikami i siedmioma niszczycielami znajdował się w drodze do Bergen. Dowodzony przez wiceadmirała W. Laytona zespół miał zaatakować znajdujące się w tym porcie jednostki niemieckie. Dość szybko jednak operacja została odwołana, czego główną przyczyną miało być sygnalizowane przez wywiad zagrożenie ze strony nieprzyjacielskiego lotnictwa oraz min. Samoloty niemieckie wkrótce rzeczywiście zaatakowały. Po południu dwie bomby eksplodowały w pobliżu jednostki i spowodowały półgodzinny spadek prędkości krążownika oraz krótkotrwałe wyłączenie z akcji wieży „A" Podczas nalotu zatonął niszczyciel *Gurkha* oraz uszkodzono kilka innych okrętów (patrz – *Southampton*). Napraw załoga krążownika dokonała w morzu i po dwóch dniach okręt był w pełni gotowy do akcji.

14 kwietnia wysadził niewielki desant w Namsos (patrz – *Sheffield*), a osiem dni później brał udział w lądowaniu w Andalsnes (patrz – *Sheffield*). 29 kwietnia w nocy *Glasgow* z dwoma niszczycielami wszedł do Molde (port w północnej części Moldefjorden na zachodnim wybrzeżu Norwegii), skąd miał ewakuować króla i rząd norweski, jak również zapasy norweskiego złota. Krótko po godz. 22.00 krążownik



HMS *Glasgow* przy Nabrzeżu Francuskim.

podszedł do płonącego nabrzeża (jego dowódca – komandor Pegram rozkazał gasić drewnianą keję przy pomocy okrętowych pomp przeciwpożarowych) i wkrótce do jego burty dobił portowy holownik z królem Haakonem VII (1872-1957, panował od 1905 r.), następcą tronu – księciem Olafem (1903-1991, od 1957 r. panował jako Olaf V), członkami rządu, ambasadorami Wielkiej Brytanii, Francji i Danii oraz członkami brytyjskiej i francuskiej misji wojskowej na pokładzie. Po zaokrętowaniu jednostki wypłynęły na pełne morze, gdzie podjęto decyzję o skierowaniu się do Tromsö, dokąd zespół dotarł po południu 1 maja (przeszło miesiąc później król i rząd norweski odpłynęli do Wielkiej Brytanii na pokładzie krążownika ciężkiego *Devonshire*). Następnie *Glasgow* uczestniczył w osłonie ewakuowanych z Norwegii wojsk brytyjskich. 10 maja wraz z *Berwickiem* i dwoma niszczycielami osłaniał siły dokonujące desantu w Rejkiawiku (Islandia). Cztery dni później rozpoczął remont w Liverpoolu, który trwał do 7 lipca.

16 lipca w Pentland Firth (kanał oddzielający Orkady od Szkocji), w rejonie Duncansby Head (najbardziej wysunięty na północny wschód punkt Szkocji), *Glasgow* pomyłkowo staranował i zatopił brytyjski niszczyciel *Imogen*. Po naprawach dziobu i remoncie w Liverpoolu w początku listopada został skierowany na Morze Śródziemne dla



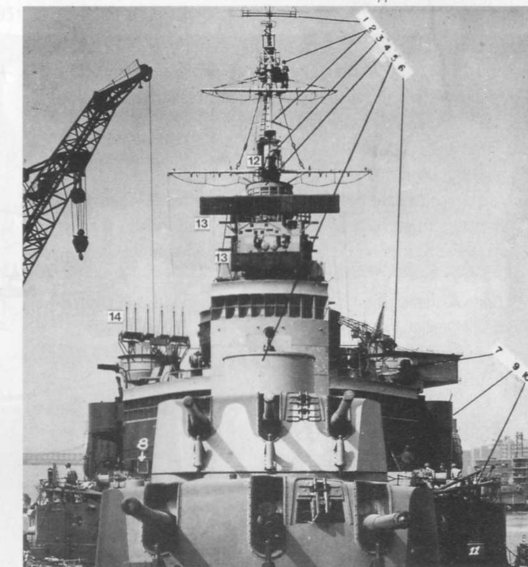
HMS *Glasgow* w porcie nowojorskim w lipcu 1942 r. z charakterystycznym kamuflażem. Dobrze widoczna wysoka podstawa rufowego dalocelownika HACS Mk IV. Przy burtach barki portowe i holownik.

wzmocnienia walczącej z Włochami Mediterranean Fleet. Jeszcze w trakcie napraw – w sierpniu – Admiralicja rozważała możliwość zdjęcia z jednostki jednej z wież artyleryjskich i ustawienia jej w rejonie Dover dla wzmocnienia obrony przeciwko spodziewanej inwazji niemieckiej (patrz także – *Newcastle*).

W pierwszej dekadzie listopada *Glasgow* wziął udział w operacji „Coat" – przesunięciu sił („Force F") z Gibraltaru (razem z pancernikiem *Barham*, krążownikiem ciężkim *Berwick* oraz niszczycielami – *Gallant*, *Greyhound* i *Griffin*) do rejonu akcji jako wzmocnienie eskadry aleksandryjskiej przed atakiem na Tarent oraz dostarczenia wojska i dział przeciwlotniczych na Maltę. 11 listopada znajdował się w zespole kontradmirała A.L. Lystera (także lotniskowiec *Illustrious*, krążowniki ciężkie – *Berwick* i *York*, lekki – *Gloucester* oraz cztery niszczyciele), który przy pomocy samolotów torpedowych *Swordfish* dokonał pogromu floty włoskiej w jej głównej bazie w Tarencie. Między innymi pancernik *Conte di Cavour* został zatopiony, a dwa kolejne – *Caio Duilio* i *Littorio* – poważnie uszkodzone. Straty Brytyjczyków ograniczyły się do dwóch zestrzelonych maszyn (patrz także – *Gloucester*). 14 listopada *Glasgow*, wraz z krążownikami ciężkimi *Berwick* i *York* oraz z australijskim krążownikiem lekkim *Sydney*, wyszedł z Aleksandrii do Pireusu z kontyngentem 3400 żołnierzy przeznaczonych dla Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego w Grecji. 12 dni później *Glasgow*, *York* i *Gloucester* opuściły Aleksandrię, stanowiąc eskortę dla konwoju płynącego z zaopatrzeniem dla Malty (w ramach operacji „Collar").

3 grudnia – podczas postoju na kotwicy w zatoce Suda (północne wybrzeże Krety – baza floty brytyjskiej, w 1941 r. zdobyta przez niemieckich spadochroniarzy), został zaatakowany przez włoskie samoloty. Trafiły go dwie torpedy lotnicze w prawą burtę – pierwsza o godz. 15.40, druga zaś – minutę później. Pierwsza torpeda eksplodowała na wysokości wręgi nr 9 i wyrwała dziurę o wymiarach 14,7×14,7 m, przy czym rozerwana została także burta lewa. Wybuch spowodował szereg wewnętrznych zniszczeń w części dziobowej i zalanie przyległych przedziałów. Druga torpeda trafiła na wysokości wręgi nr 238 tuż nad stępką i zrobiła dziurę wielkości podobnej do pierwszej. Również i w tym przypadku zniszczenia były poważne. Niezdatne do użytku okazały się dwa wewnętrzne wały śrubowe, a wieża „X" była niezdolna do prowadzenia ognia. Szczęśliwie dla okrętu siłownia została nieuszkodzona. Po dokonaniu wstępnych napraw *Glasgow* 5 grudnia opuścił Kretę i z prędkością 16 węzłów skierował się do Aleksandrii, gdzie od 15 grudnia do 31 stycznia 1941 roku przeprowadzono większość prac remontowych. W lutym krążownik opuścił Morze Śródziemne i skierował się na Daleki Wschód, gdzie dołączył do 4 Eskadry Krążowników East Indies Fleet.

Lipiec 1942 r. – pobyt krążownika *Glasgow* w New York Navy Yard – była pomostu i dziobowe wieże artylerii głównej. Widoczne ograniczniki zabezpieczające przed ostrzelaniem elementów własnego okrętu. Objaśnienie numeracji: 1 – antena radaru wykrywania powietrznego typu 281, 2 – platformy serwisowe dla konserwacji anten radarowych, 3 – pozostałości wspornika dla anteny radaru, 4 – „latarnia" z anteną radaru wykrywania nawodnego typu 273, 5 – stanowisko działka plot. kal. 20 mm Oerlikon, 6 – dalocelownik HACS Mk IV armat przeciwlotniczych kal. 102 mm, 7 – prawo- i lewoburtowe stanowiska działek plot. kal. 20 mm Oerlikon, 8 – luk wodoszczelny, 9 – osłona ze stali specjalnej STS dalocelownika „pom-pomów" Vickersa, 10 i 11 – wentylatory wyciągowe, 12 – antena urządzenia IFF typu 252 „swój-obcy", 13 – anteny radaru kierowania ogniem artylerii głównej typu 284, 14 – anteny radaru kierowania ogniem armat przeciwlotniczych kal. 102 mm (zamontowane na dalocelownikach HACS Mk IV) typu 285.





HMS *Glasgow* w 1943 r.

22 lutego pokładowy *Walrus* podczas zwiadowczego lotu wypatrzył na Oceanie Indyjskim na pozycji 08°30'S/51°35'E poszukiwany przez Royal Navy niemiecki krążownik ciężki (uprzednio „pancernik kieszonkowy") *Admiral Scheer*, który odbywał swój korsarski rejs (od 29 października 1940 do 1 kwietnia 1941 r., dowodzony przez komandora T. Kranckego – operujący na Atlantyku i Oceanie Indyjskim – okręt zatopił lub zdobył 16 statków o pojemności 99 059 BRT oraz krążownik pomocniczy *Jervis Bay*), jednak kontakt wkrótce został zerwany. Na wysłany przez *Glasgowa* sygnał, w kierunku na przecięcie spodziewanego kursu korsarskiego okrętu ruszyły także: lotniskowiec hinduskich pod Berberą (port w Somalii, w południowej części Zatoki Adeńskiej), a później przy współudziale lotnictwa ostrzeliwał stacjonujące we wschodnioafrykańskich bazach resztki włoskiej floty. Działania brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego doprowadziły do poddania się Włochów, którzy skapitulowali 6 kwietnia 1941 roku w Addis Abebie. W połowie kwietnia *Glasgow* wraz z krążownikiem ciężkim *Cornwall* eskortował konwój w rejonie Mombasy. Od 29 czerwca do 29 sierpnia w Singapurze okręt przeszedł następny remont (dokończono prace związane jeszcze ze storpedowaniem przez samoloty), po czym zajmował się głównie osłoną konwojów i patrolami w rejonie operowania Floty Wschodnioindyjskiej.

W końcu kwietnia 1942 roku krążownik opuścił Ocean Indyjski i skierował się do Nowego Jorku, gdzie 6 maja w tamtejszej stoczni US Navy – New York Navy Yard – rozpoczęto jego remont i modernizację (przeprowadzono także jeszcze raz prace związane ze storpedowaniem), które zakończono 25 sierpnia (według niektórych źródeł krążownik już 10 sierpnia odpłynął do kraju). Jednostka powróciła do Wielkiej Brytanii 3 września. Dokończenie prac odbyło się w Portsmouth w dniach od 4 września do 12 października, po czym okręt został wcielony do bazującej w Scapa Flow 10 Eskadry Krążowników Home Fleet. Jego głównym zadaniem była teraz osłona arktycznych konwojów. Kolejny remont okręt odbył od 6 do 23 grudnia w stoczniach położonych nad Clyde.



Dość niewyraźna fotografia krążownika *Glasgow* z 1943 r., tu publikowana ze względu na wzór kamuflażu.

Hermes, krążowniki ciężkie *Shropshire* oraz australijskie *Australia* i *Canberra*, a także krążowniki lekkie *Capetown* i *Emerald*. Pomimo użycia do poszukiwań tak dużej liczby jednostek, *Admiral Scheer* zdołał się wydostać z matni i po kilku dniach rozpoczął powrotny rejs do Niemiec

Na przełomie marca i kwietnia *Glasgow* uczestniczył w działaniach mających na celu zdobycie okupowanych przez Włochów Abisynii i Somalii. 16 czerwca razem z krążownikiem lekkim *Caledon* oraz niszczycielami *Kandahar* i *Kingston*, osłaniał lądowanie wojsk brytyjsko-

W drugiej połowie stycznia 1943 roku z Loch Ewe wypłynął konwój JW 52 (14 statków), a *Glasgow* wraz z krążownikami – ciężkim *Kent* i lekkim *Bermuda* wchodził w skład jego bliskiej osłony. Konwój dotarł do Murmańska 27 stycznia, a już dwa dni później okręty eskorty razem z konwojem powrotnym RA 52 (11 statków) opuściły Rosję i skierowały się do Loch Ewe, dokąd dopłynęły 8 lutego. 30 marca podczas patrolu na Drodze Duńskiej krążownik przechwycił niemiecki łamacz blokady (wcześniej służący jako zaopatrzeniowiec U-bootów) *Regensburg* (1928/8068 BRT), którego załodze udało się jednak dokonać samozatopienia (po wystrzeleniu pierwszej salwy przez krążownik).

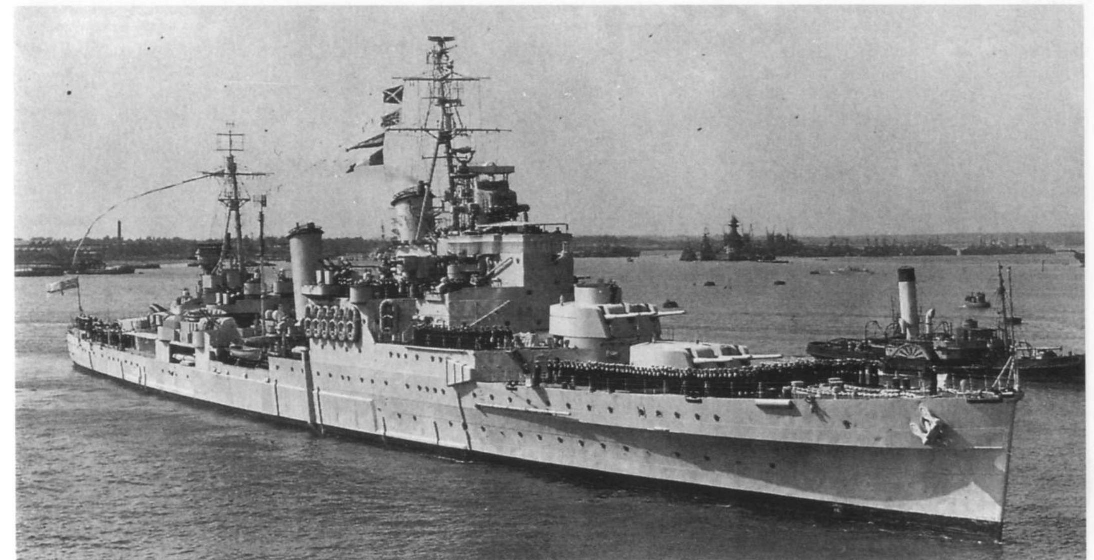
W lipcu *Glasgow* został przebazowany do Plymouth, skąd miał operować w rejonie Zatoki Biskajskiej. Od 26 sierpnia do 6 października był remontowany w Devonport. 27 grudnia skierowano go wraz z krążownikiem lekkim *Enterprise* do przechwycenia mającego wejść na Biskaje niemieckiego łamacza blokady *Alsterufer* (1939/2719 BRT). Do jego eskorty Kriegsmarine wydzieliła 10 niszczycieli (pięć dużych okrętów tzw. typu 'Narvik' z 8 Flotylli Niszczycieli i pięć małych tzw. typu 'Elbing' z 4 Flotylli Torpedowców), które pod dowództwem komandora H. Erdmengera wyszły z ujścia Garonny (rzeka w południowo-zachodniej Francji). Statek został odkryty przez brytyjską łódź latającą Short S 25 *Sunderland*, a po godz. 16.00 zaatakowany przez czeski bombowiec Consolidated Vultee B-24 *Liberator* z Dywizjonu 311 i trafiony dwiema bombami (po kilku godzinach zatonął na pozycji 46°40'N/19°30'W). Następnego dnia o godz. 09.20 amerykański *Liberator* zauważył niszczyciele niemieckie w odległości około 200 Mm od miejsca zatopienia łamacza blokady, a o 10.18 okręty te dotarły do planowanego miejsca spotkania z *Alsteruferem*, jednak po stwierdzeniu braku statku i potwierdzeniu tego faktu przez samolot rozpoznawczy

HMS *Glasgow* i amerykański krążownik ciężki *Quincy* (CA 39) ostrzeliwują okolice Cherbourga 25 czerwca 1944 r.



Bombardowanie rejonu Cherbourga 25 czerwca 1944 r. – *Glasgow* trafiony o godz. 12.51 pociskiem kal. 150 mm jednej z armat baterii 308 w Querqueville w lewoburtowy hangar. cztery minuty później kolejny pocisk uderzył w pomost bojowy. Jeden z niszczycieli postawił widoczną za krążownikiem zasłonę dymną. Choć wszystko to wyglądało groźnie, *Glasgow* mógł się poruszać i walczyć.

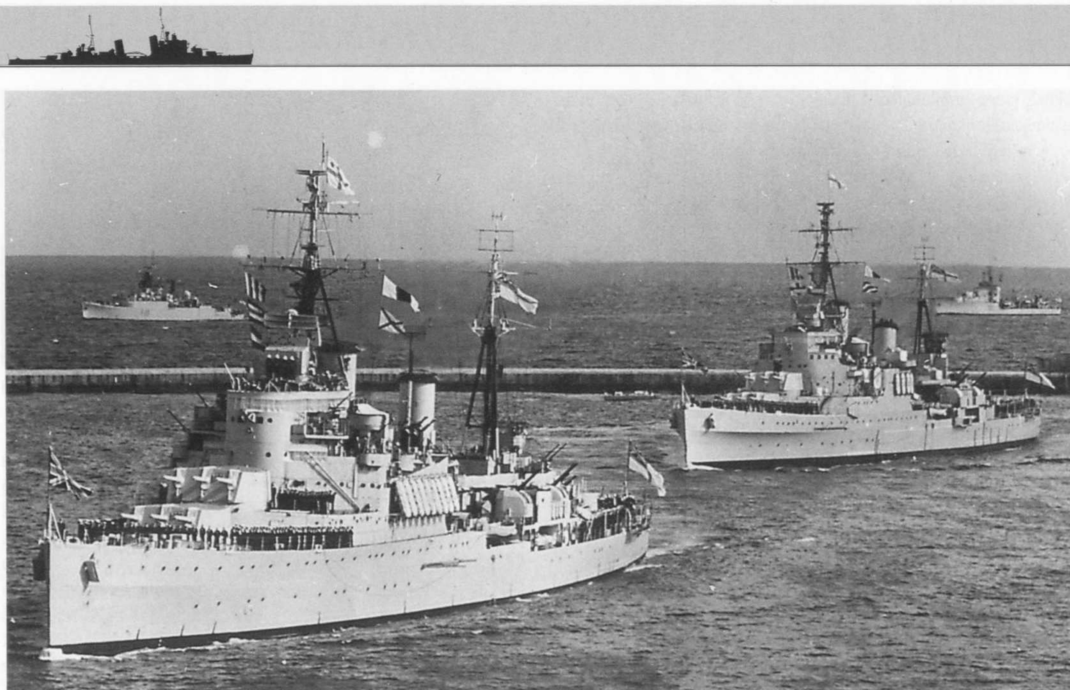




HMS *Glasgow* w 1947 r. z widocznymi wszystkimi zmianami wojennymi. Druga kluza kotwiczna prawej burty zaślepiona. Za drugim kominem maszt palowy z anteną naprowadzania lotnictwa.

Glasgow w 1953 r. z flagą dowódcy Floty Śródziemnomorskiej, adm. Louisa Mountbattena, na przednim maszcie. Widoczne zabudowanie bocznych skrzydeł pomostu bojowego, które otrzymał w trakcie modernizacji w latach 1950-1951.





Krążowniki lekkie *Jamaica* i *Glasgow* (okręt flagowy dowódcy Floty Śródziemnomorskiej, adm. Sir Guya Grathama) wchodzą w marcu 1955 r. do La Valetty po zakończeniu ćwiczeń. Krążowniki typu *Fiji* (*Colony*), do którego należała *Jamaica*, miały m.in. proste kominy i maszty, bryła nadbudówek dziobowych nie sięgała od burty do burty, a krawędź pomiędzy płytami czołowymi i dachami wież artylerii głównej nie była - tak jak na Townach pierwszej serii - zaokrąglona. W tle fregata typu *Quality* (przebudowana z niszczyciela, najprawdopodobniej *Relentless*/F 185) i jeden z nowszych niszczycieli.

Focke-Wulf FW-200 *Condor*, komandor Erdmenger postanowił zawrócić do bazy.

Okręty niemieckie zostały jednak dostrzeżone przez samoloty brytyjskie, które naprowadziły oba krążowniki w ich kierunku. O godzinie 12.35 inny *Condor* odkrył okręty Royal Navy, jednak informacja do jednostek Kriegsmarine nie dotarła. W godzinę później, o 13.35, dowodzony przez komandora C.P. Clarke'a *Glasgow* oraz *Enterprise* dostrzegły niemieckie niszczyciele na południowy zachód od wyspy Ushant i wkrótce otworzyły ogień z odległości około 9 Mm. Podczas bitwy siły niemieckie się podzieliły, a jednostki brytyjskie podążyły za grupą czterech niszczycieli, z której trzy - *Z 27*, *T 25* i *T 26* - zostały zatopione w godz. 13.55-15.40 (według części danych *Z 27* poszedł na dno o godz. 16.32). Krążowniki opuściły miejsce akcji około godz. 17.00. W sumie z zatopionych jednostek uratowało się 168 ludzi. Po tej akcji - będącej ostatnim dużym starciem jednostek nawodnych na wodach europejskich - Niemcy wszystkie ładunki z Japonii przewozili wyłącznie na U-bootach. *Glasgow* odniósł niewielkie uszkodzenia od odłamków wybuchających w pobliżu pocisków nieprzyjacielskich, a jedna z wystrzelonych przez okręty niemieckie torped minęła go w odległości około 27 m. 29 grudnia oba zwycięskie krążowniki uroczyście powitano w bazie w Plymouth.

Tuż przed rozpoczęciem operacji „Neptune" (morska część operacji „Overlord"), w początku czerwca 1944 roku *Glasgow* opuścił Belfast wraz z krążownikiem ciężkim *Hawkins* oraz lekkimi - *Bellona*, *Black Prince* i *Enterprise*. Podczas pierwszego dnia lądowania sił alianckich w Normandii - 6 czerwca - znajdował się w składzie zespołu „Force C" (także amerykańskie pancerniki *Arkansas*/BB 33 i *Texas*/BB 35, francuskie krążowniki lekkie *Georges Leygues* i *Montcalm* oraz osiem amerykańskich i trzy brytyjskie niszczyciele) i operował w rejonie plaży „Omaha", bombardując między innymi Saint-Laurent-sur-Mer (port w północno-zachodniej Francji - na północny zachód od Bayeux). Od 18 czerwca wraz z *Texasem* ostrzeliwał Cherbourg, jednak 25 tego miesiąca podczas prowadzenia ognia (wraz z okrętami US Navy - pancernikiem *Nevada*/BB 36, krążownikami ciężkimi *Quincy*/CA 39 i *Tuscaloosa*/CA 37 oraz brytyjskim krążownikiem lekkim *Enterprise* i sześcioma niszczycielami) w kierunku składającej się z czterech armat kal. 150 mm baterii 308 (tak ją nazwali Amerykanie) w Querqueville został dwukrotnie trafiony jej pociskami i poważnie uszkodzony. Pierwszy pocisk trafił w hangar po lewej burcie, drugi natomiast w pomost bojowy, niszcząc systemy radarowe i kierowania ogniem. Trzeci pocisk eksplodował tuż przy rufie, też powodując pewne zniszczenia. Powstałe po wybuchach pożary zostały opanowane w ciągu około pół godziny. Krążownik odstawiono do remontu w Portsmouth (przy okazji zdjęto wieżę „X" i wyposażenie lotnicze), który ukończono w maju 1945 roku (według części danych - w czerwcu).

22 sierpnia *Glasgow* opuścił Wielką Brytanię i skierował się ponownie do Indii Wschodnich, gdzie przebywał ponad dwa lata. W roku 1948 rozpoczął służbę na wodach zachodnioindyjskich (stacjonował m.in. w Port of Spain na Trynidadzie). W latach 1950-1951 przeszedł modernizację w kraju (między innymi zabudowano skrzydła pomostu bojowego), po której otrzymał przydział na Morze Śródziemne. Przebywał tam do początku roku 1955 (między innymi był okrętem flagowym dowódcy Floty Śródziemnomorskiej - adm. Sir Guya Grathama), po czym powrócił do Home Fleet. Od 1 do 4 lipca 1955 roku był z wizytą kurtuazyjną w Gdyni (na jej redzie witał go świeżo zmodernizowany niszczyciel *Burza*). Była to pierwsza po w Polsce wizyta okrętu wojennego NATO. Krążownikiem, który zacumował przy Nabrzeżu Francuskim (tam gdzie *Batory*), dowodził komandor P. Downey. *Glasgow* został w listopadzie roku następnego wycofany ze służby. W marcu 1958 roku skreślono go z listy floty i przeznaczono do złomowania. 4 lipca na holu opuścił Portsmouth, a cztery dni później dotarł do Blyth (miasto portowe w północnej Anglii), gdzie został pocięty w tamtejszej w stoczni złomowej Hughes Bolckow.

Jego nazwę przejął wprowadzony do służby w roku 1979 niszczyciel rakietowy typu *Sheffield*.

HMS *GLASGOW* W CZASIE WIZYTY W POLSCE

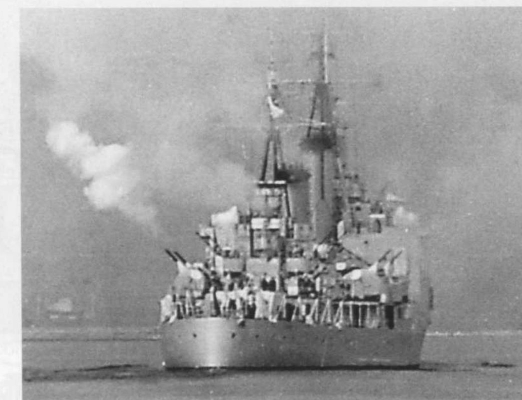
W dniach 1 - 4 lipca 1955 roku miała miejsce wizyta krążownika *Glasgow* w Polsce. Uwiecznił ją na swych fotografiach znany wybrzeżowy fotografik Jerzy Uklejewski.



HMS *Glasgow* witany na Zatoce Gdańskiej przez nowo przebudowany niszczyciel ORP *Burza* (nr takt. 52, w istocie okręt obrony plot.).

HMS *Glasgow* prawie od dziobu. W tle dźwigi portu handlowego w Gdyni. Widoczne rozchylenie burt na dziobie.





Salut armatni krążownika *Glasgow* na redzie Gdyni.



Spojrzenie na pomost. Widać, że ma on prawie prostokątny kształt - ściana frontowa jest tylko lekko wypukła. Boczne skrzydła pomostu zabudowane.

Dziobowe wieże artylerii głównej oraz przednia część bryły pomostu.





Prawa burta krążownika *Glasgow*. Czterolufowe działko plot. kal. 40 mm Vickersa na dachu dawniejszego hangaru zakonserwowane – pokryte „kokonem" z tworzyw sztucznych.



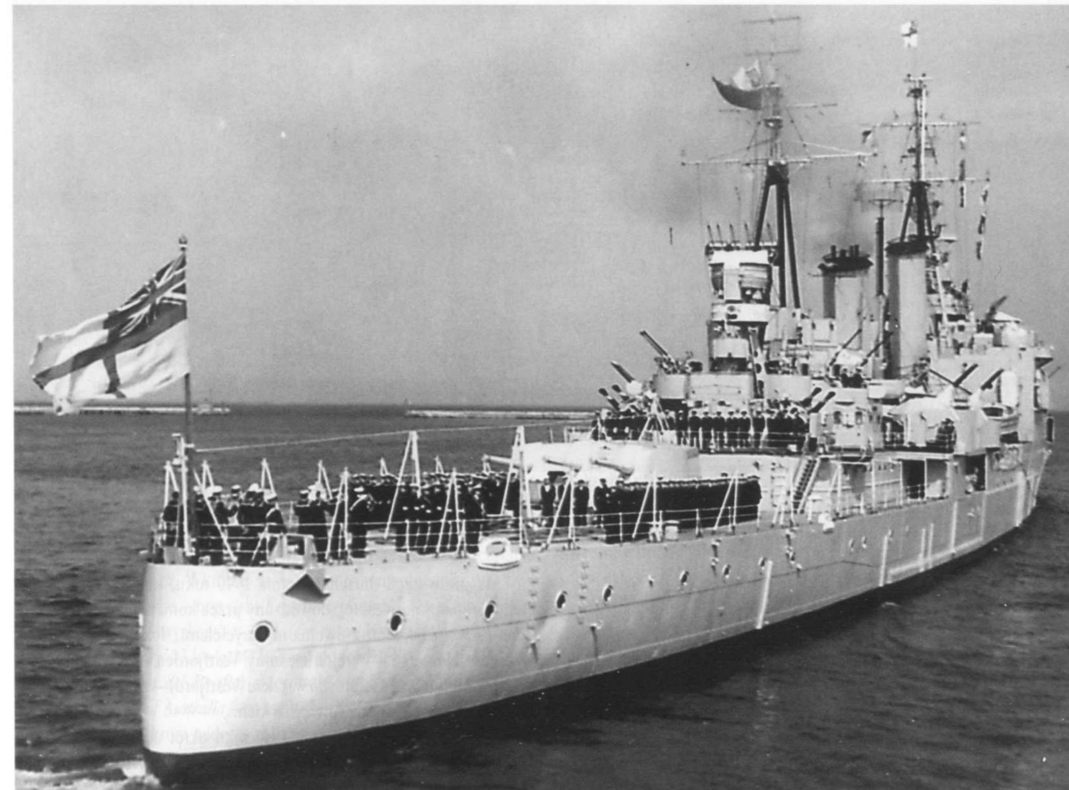
Przeniesiony bliżej płaszczyzny symetrii okrętu prawoburtowy dźwig i łodzie na pokładzie, na którym do połowy wojny była poprzeczna katapulta lotnicza.



Rejon pomostu bojowego, dalocelownik HACS Mk IV armat przeciwlotniczych kal. 102 mm wraz z antenami radaru typu 285 kierowania ich ogniem. i pojedyncze działko plot. kal. 40 mm.

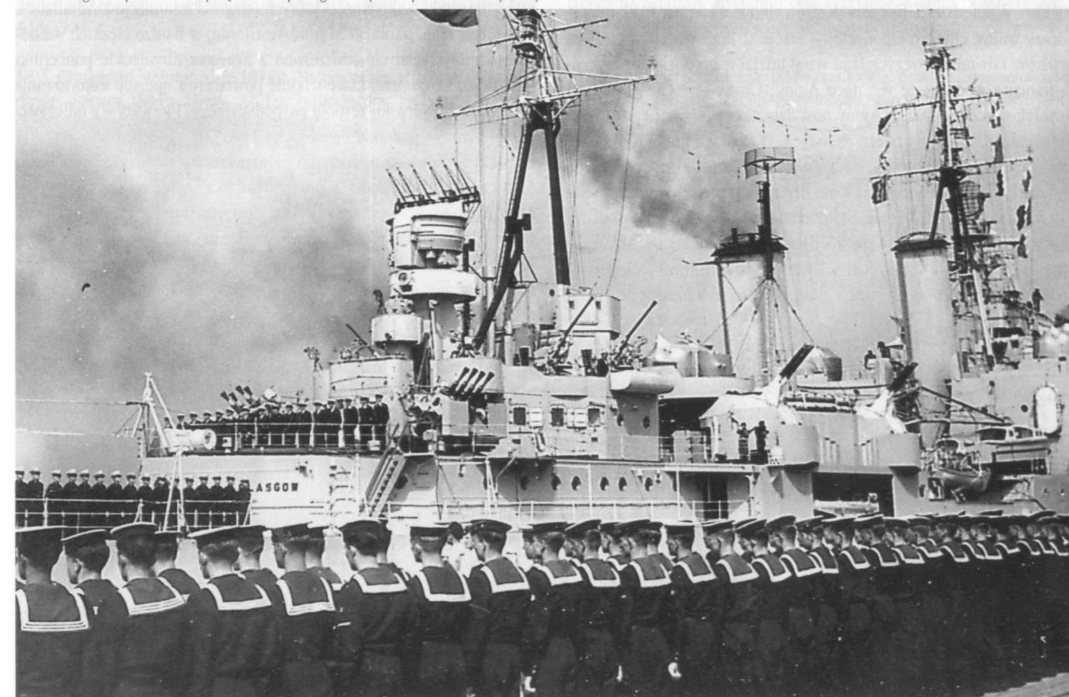
Lewa burta krążownika *Glasgow*.





HMS *Glasgow* odbił od nabrzeża portu w Gdyni. W tle falochron portowy. Na gaflu polska bandera.

HMS *Glasgow* opuszcza Gdynię. Scena pożegnania przez polskich marynarzy.





HMS *Birmingham* we wcześniejszym okresie służby, najprawdopodobniej jeszcze przed wybuchem wojny (m.in. bez anten radarowych). Dobrze widoczne: charakterystyczny dla tego okrętu brak załamania burty na dziobie, dolny rząd iluminatorów (w większości zaślepionych w czasie wojny) oraz krawędzie pancerza burtowego grubości 76-102 mm, w części dziobowej i rufowej dość mocno wynurzonego (w porównaniu z wieloma późniejszymi fotografiami).

BIRMINGHAM

Okręt został zbudowany w stoczni HM Dockyard w Devonport w ramach programu na rok 1934. Zamówienia dokonano 1 marca 1935 roku, położenie stępki nastąpiło 18 lipca 1935, wodowanie – 1 września 1936 roku, a wejście do służby 18 listopada 1937. Krążownik otrzymał numer taktyczny 19, w roku 1947 zmieniony na C 19. Symbolizująca położone w zachodniej Anglii miasto nazwa *Birmingham* została w tym przypadku użyta po raz drugi w historii floty brytyjskiej. Wcześniej nosił ją wcielony do służby w roku 1914 prototyp serii czterech krążowników lekkich, którego sprzedano na złom w 1931.

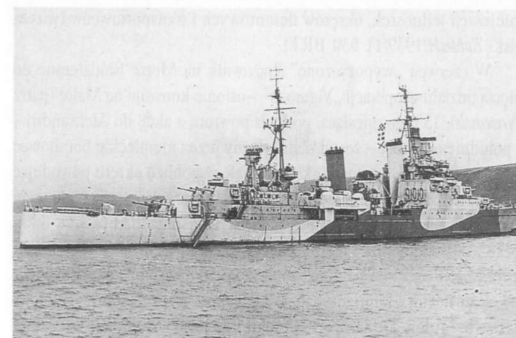
W latach 1937-1939 okręt wchodził w skład stacjonującej na Dalekim Wschodzie 5 Eskadry Krążowników. 17 maja 1939 roku – podczas wojny chińsko-japońskiej – razem z krążownikiem ciężkim *Dorsetshire* i dwoma niszczycielami wziął udział w brytyjsko-amerykańsko-francuskim desancie w zatoce Amoy (Chiny – w Cieśninie Tajwańskiej, tamtejsze miasto Amoy nosi dziś nazwę Xiamen). We wrześniu nadal operował na wodach chińskich. W końcu roku opuścił China Station (został zastąpiony przez bliźniaczy krążownik *Liverpool*) i po powrocie do kraju dołączył do Home Fleet. W pierwszych dniach roku 1940 skierował się na Morze Śródziemne. W styczniu przeszedł remont na Malcie, a w marcu powrócił na północ – wszedł w skład bazującej w Scapa Flow 18 Eskadry Krążowników Home Fleet (w tym czasie należały do niej również – *Manchester*, *Newcastle*, *Sheffield* i *Southampton*).

W pierwszych dniach kwietnia 1940 roku, tuż przed rozpoczęciem kampanii norweskiej, dowodzony przez komandora A.C.G. Maddena *Birmingham*, wraz z dwoma niszczycielami, dokonał wypadu pod wybrzeża Norwegii – w rejon cieśniny Vestfjorden (północna Norwegia, na południe od Lofotów, zw. także Vestfjord) – zadaniem niszczenia tam niemieckich statków rybackich.

W nocy z 7 na 8 kwietnia 1940 roku okręt uczestniczył (wraz z krążownikiem liniowym *Renown* i ośmioma niszczycielami) w osłonie czterech niszczycieli, które postawiły zagrodę minową koło Narwiku. Po wykonania tego zadania dowodzony przez wiceadmirała W.J. Whitwortha zespół pozostał w rejonie Narwiku, licząc na napotkanie niemieckich jednostek, o aktywności których otrzymał informacje z Admiralicji. 9 kwietnia rano, około 50 Mm od Vestfjordu, w bardzo ciężkich warunkach atmosferycznych dostrzeżono z *Renowna* niemieckie pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau*, które właśnie powracały z operacji eskortowania płynącego do Narwiku zespołu ekspedycyjnego. Pierwszy – z odległości około 9 Mm – otworzył ogień okręt brytyjski, dość szybko uzyskując trafienie w *Gneisenaua*. Jednostki niemieckie skierowały się na północ i rozpoczęły odwrót. Podczas pościgu po dwa trafienia otrzymały – *Renown* i ponownie *Gneisenau*. Wykorzystując zasłony dymne oraz burze śnieżne, pancerniki Kriegsmarine ostatecznie oderwały się od zespołu Royal Navy. Niedługo po starciu do zespołu Whithwortha dołączył krążownik liniowy *Repulse* wraz z krążownikiem lekkim *Penelope* i czterema niszczycielami.

Pokryty kamuflażem *Birmingham* w 1942 r. Pochyłe kominy zostały „przywrócone" przez kontrolera (odpowiedzialnego za projekty techniczne), wiceadm. Reginalda Hendersona m. in. ze względów estetycznych. Okręt ten był jedynym brytyjskim krążownikiem okresu międzywojennego, zbudowanym bez załamania burt na dziobie. Z pewnością nie był to udany eksperyment ze względu na zalewanie przy sztormowej pogodzie dziobowej części i gdyby nie wybuch wojny, kadłub krążownika *Birmingham* zostałby przebudowany na wzór pozostałych siedmiu okrętów typu 'Town'.





HMS *Birmingham* 20 września 1943 r. w Portsmouth.

Kolejnym zadaniem *Birminghama* był udział w bezpośredniej osłonie konwoju NP 1. 11 kwietnia składający się z trzech transportowców wojska – brytyjskie statki *Monarch of Bermuda* (1931/22 424 BRT) i *Reina del Pacifico* (1931/17 702 BRT) oraz polski *Chrobry*, będący jednostką komodorską – konwój wyszedł z Gourock (port w południowo-zachodniej Szkocji), kierując się w stronę Norwegii. W skład jego eskorty wchodziły także krążowniki lekkie *Manchester* i *Cairo* oraz niszczyciele *Nubian*, *Sikh* i *Somali*. Wkrótce na morzu do konwoju dołączyły dwa kolejne transportowce – brytyjski *Empress of Australia* (ex-niem. *Tirpitz*, 1914/21 833 BRT, uzyskany w 1921 r. w ramach odszkodowań wojennych) i polski *Batory*. 13 kwietnia konwój się rozdzielił – *Batory*, *Monarch of Bermuda* i *Reina del Pacifico* skierowały się do Harstad, natomiast *Chrobry* i *Empress of Australia* – w kierunku Namsos. Oba 'Towny' osłaniały drugą grupę, która podczas zbliżania się do celu została zaatakowana przez niemieckie bombowce i zmuszona do zmiany kursu na północ. 15 kwietnia grupa dotarła do odległego od Namsos o około 100 Mm Lillesjon, jednak i tu nie była bezpieczna. Po kolejnym ataku samolotów niemieckich uszkodzony został *Empress of Australia*. Dopiero po dwóch następnych dniach wojsko dotarło do Namsos na pokładzie *Chrobrego*.

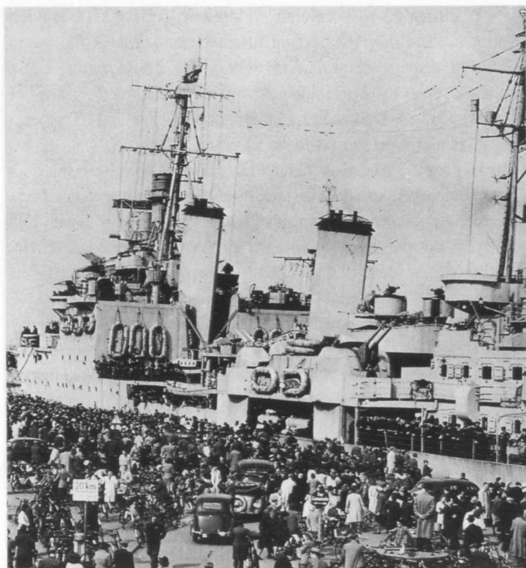
W dniach 22 i 23 kwietnia *Birmingham*, wraz z krążownikiem lekkim *Calcutta* oraz francuskimi niszczycielami *Bison* i *Foudroyant* osłaniały transportowiec *Ville d'Alger* (1935/10 172 BRT), który z niszczycielem *Maori* i sloopem *Auckland* miał wysadzić kolejną grupę żołnierzy w Namsos. Z powodu szalejącej burzy śnieżnej, z 1100 przewożonych żołnierzy, na ląd udało się wysadzić 750.

W nocy z 1 na 2 maja okręt wraz z *Manchesterem* uczestniczył w drugim etapie ewakuacji Andalsnes, osłaniając trzy niszczyciele przyjmujące na swoje pokłady wojsko (w sumie uratowano ponad 1500 żołnierzy), dowodzony przez wiceadmirał Laytona zespół bezpiecznie dotarł do Scapa Flow. W dniach 9 i 10 maja *Birmingham*, wraz z siedmioma niszczycielami, dokonał wypadu w rejon Skagerraku z zadaniem działań przeciwko niemieckim stawiaczom min. Okręty brytyjskie napotkały cztery nieprzyjacielskie ścigacze torpedowe, którym udało się uszkodzić torpedą niszczyciel *Kelly* (uratowany dzięki decyzji dowódcy, komandora lorda Mountbattena, aby wyrzucić wysoko położone ciężary).

Od 27 do 30 czerwca przeprowadzono na krążowniku krótki remont w Rosyth. W lipcu operował w rejonie Nore (akwen w centralnej części ujścia Tamizy, położony na północny wschód od Sheerness), dokonując patroli przeciwinwazyjnych. Od września prowadzono remont okrętu w Liverpoolu, po którym przeszedł na Morze Śródziemne, gdzie dołączył do „Force H". Od 15 do 19 listopada wziął udział w operacji „White", której zadaniem było dostarczenie na Maltę 14 samolotów myśliwskich transportowanych na lotniskowcu *Argus*. W skład dowodzonego przez wiceadmirała J. F. Somerville'a zespołu wchodziły także: krążownik liniowy *Renown*, lotniskowiec *Ark Royal*, krążownik lekki *Delhi* oraz osiem niszczycieli. Po powrocie do Home Fleet, 23 i 24 stycznia 1941 roku jednostka wraz z krążownikami lekkimi *Edinburgh*, *Aurora* i *Naiad* eskortowała do Kirkwall (port w archipelagu Orkadów; północno-wschodnia Szkocja) pięć statków norweskich, którym udało się opuścić porty szwedzkie. Od lutego do kwietnia 1941 roku *Birmingham* zajmował się głównie eskortą konwojów z wojskiem podążających na Środkowy Wschód (via Przylądek Dobrej Nadziei). 7 maja – 10 Mm na północny wschód od Islandii (na południe od wyspy Jan

HMS *Birmingham* w listopadzie 1944 r. Na pokładzie, gdzie do sierpnia 1943 r. była katapulta poprzeczna, ustawiono łodzie. Brak też zdemontowanej w drugiej połowie 1944 r. wieży „X". Dziób rozchylony, niczym na krążownikach liniowych *Renown* i *Repulse*, czy innych, starszych okrętach brytyjskich.




HMS *Birmingham* przebywał w Kopenhadze od 9 do 20 maja 1945 r., a więc już po kapitulacji Niemiec.

Mayen) – razem z *Manchesterem* i *Edinburghem* oraz czteroma niszczycielami przechwycił niemiecki statek służby meteorologicznej *München* (WBS 6; ex-trawler o pojemności 306 BRT), który po krótkim ostrzale zatonął. Wcześniej jednak do jego burty podszedł niszczyciel *Somali*, którego grupie abordażowej udało się zdobyć maszynę szyfrującą *Enigma*. Od 20 maja *Birmingham* wraz z *Manchesterem* i *Arethusą* patrolował rejon między Islandią a Wyspami Owczymi, wypatrując niemieckiego zespołu *Bismarck-Prinz Eugen*, jednak bezskutecznie. W czerwcu powrócił do osłony środkowowschodnich konwojów, a miesiąc później w Durbanie został wcielony jako okręt flagowy Dywizjonu Południowoatlantyckiego (zastąpił w nim *Newcastle'a*), przy czym jego głównym miejscem stacjonowania były Falklandy. Od 12 do 22 lipca przeszedł w Simonstown krótki remont.

W lutym 1942 roku został przeznaczony do 4 Eskadry Krążowników Floty Wschodnioindyjskiej, jednak od 5 marca do 1 kwietnia (według części danych – do maja) pozostawał w remoncie w Simonstown.

5 maja 1942 roku wziął udział w akcji zajmowania Madagaskaru, który po sparaliżowaniu przez Japończyków brytyjskich baz na Cejlonie miał się stać bazą, mogącą pozwolić na kontrolowanie południowo-zachodnich rejonów Oceanu Indyjskiego. W dowodzonej przez wiceadmirała E.N. Syfreta operacji uczestniczyły zarówno jednostki Floty Wschodniej, jak i „Force H" Były to (oprócz *Birminghama*): pancerniki *Malaya* i *Ramillies*, lotniskowce *Illustrious* i *Indomitable*, krążowniki – ciężki *Devonshire* i lekki *Hermione*, dziewięć niszczycieli oraz szereg mniejszych jednostek, okrętów desantowych i transportowców (w tym polski *Sobieski*/1939/11 030 BRT).

HMS *Birmingham* w 1946 r. Znaczna liczba iluminatorów na dziobie zaślepiona. Okręt ma trym na dziób.

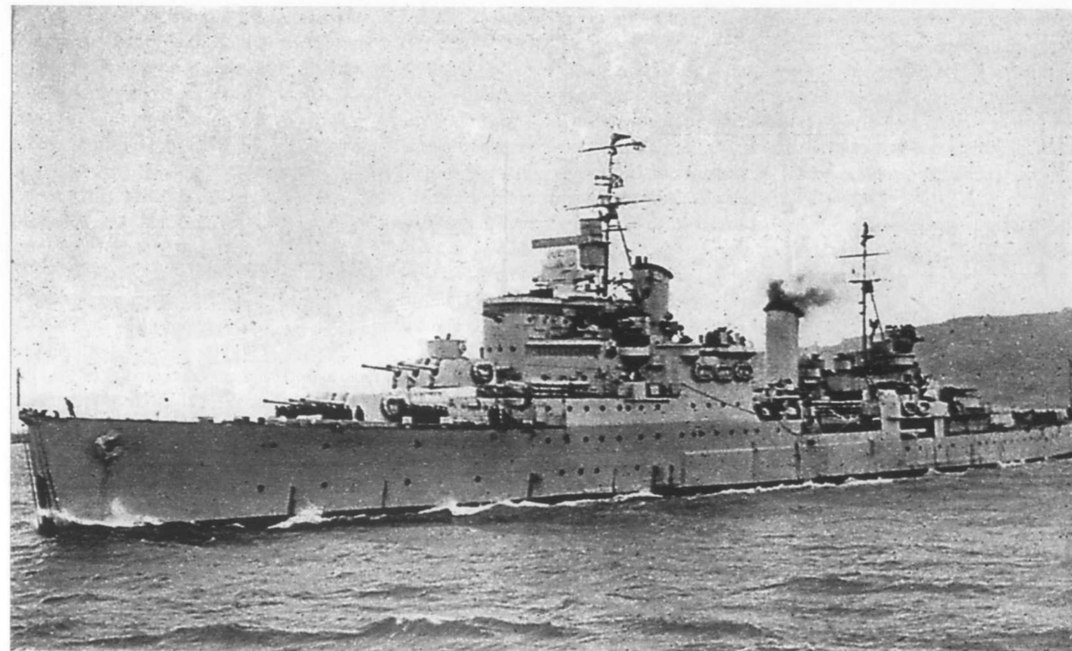


W czerwcu „wypożyczono" krążownik na Morze Śródziemne do wzięcia udziału w operacji „Vigorous" – osłonie konwoju na Maltę (patrz – *Newcastle*). 15 tego miesiąca, podczas powrotu z akcji do Aleksandrii – na południe od Krety – został zaatakowany przez niemieckie bombowce nurkujące Ju-87. Kilka bomb eksplodowało w pobliżu okrętu powodując niewielkie uszkodzenia, między innymi czasowo wyłączając z akcji dwie armaty kal. 152 mm. Wcześniej tego samego dnia *Birmingham* dobił ciężko uszkodzony przez nieprzyjacielskie samoloty niszczyciel eskortowy *Airedale*. Po naprawach krążownik w lipcu dołączył do Eastern Fleet jako okręt flagowy kontradmirała W.G. Tennanta, przy czym jego główną bazą był Aden. Do lutego 1943 roku zajmował się głównie działalnością patrolową i eskortową.

W kwietniu powrócił do kraju, gdzie od 23 tego miesiąca do 21 sierpnia (niektóre dane mówią o wrześniu) przeprowadzono jego remont w Devonport (przy okazji zdjęto wyposażenie lotnicze). 16 listopada opuścił Wielką Brytanię i bez eskorty rozpoczął powrót do Floty Wschodniej. 28 tego miesiąca – podczas przejścia przez Morze Śródziemne, w drodze do Aleksandrii – na południowy zachód od Derny o godz. 12.22 na pozycji 33°05'N/21°43'E został storpedowany przez niemiecki okręt podwodny *U 407* (ten sam, w zatopieniu którego później współuczestniczył ORP *Garland*). Pojedyncza torpeda trafiła w część dziobową krążownika na wysokości wieży „A"- tuż obok pustego przedziału „Asdica"- powodując śmierć 29 ludzi (według niektórych błędnych źródeł *Birmingham* wszedł na minę koło Benghazi). Stępka i część poszycia dna jednostki siłą wybuchu zostały wgniecione do wnętrza kadłuba na długości około 15 m. Woda szybko wypełniła dziobowe przedziały i dziób osiadł na głębokość prawie 1 m, równocześnie przechylając się o 8 stopni na lewą burtę. Wkrótce przechył został zmniejszony do 6 stopni poprzez zalanie komór po prawej burcie oraz przepompowanie paliwa.

Eksplozja spowodowała również całkowite wyłączenie z akcji wieży „A" (zniszczenie pomieszczenia ładowania pocisków oraz powyginanie podstawy obrotowej wieży) i wypadnięcie z toru podstawy obrotowej wieży „Y". Poważne uszkodzenia nastąpiły także w wyposażeniu radarowym i w systemach łączności. Okręt utracił dużo paliwa, co spowodowało znaczne ograniczenie zasięgu. Przy prędkości zmniejszonej do 20 węzłów skierował się do Aleksandrii, dokąd dotarł 30 listopada 1943 roku. Od 2 grudnia do 12 czerwca roku następnego prowadzono na nim naprawy, po czym odpłynął do Stanów Zjednoczonych, gdzie w stoczni US Navy w Norfolku dokonano remontu głównego i modernizacji (od drugiej połowy czerwca do 28 listopada 1944 r., m.in. zdjęto wieżę „X").

Birmingham powrócił do kraju w początku grudnia, przy czym czas między 11 tego miesiąca a 11 stycznia roku następnego spędził w stoczni w Portsmouth. 14 stycznia 1945 roku dołączył do 10 Eskadry Krążowników Home Fleet w Scapa Flow. Do początku kwietnia brał udział w szeregu patroli ofensywnych u brzegów norweskich. 6 tego miesiąca o godz. 06.00 wraz z zespołem okrętów (także: lotniskowce eskortowe – *Queen*, *Puncher*, *Searcher* i *Trumpeter*, krążownik lekki *Bellona* oraz niszczyciele – *Carysfort*, *Offa*, *Onslow*, *Scorpion*, *Scourge*, *Zambesi*, *Zealous* i *Zest*) opuścił bazę i skierował się w kierunku Norwegii, gdzie samoloty lotniskowców miały zaatakować bazy U-bootów w Narwiku. Następnego dnia w rejonie koła podbiegunowego okręty trafiły na ciężki sztorm. W jego wyniku wiele jednostek odniosło poważne uszkodzenia i zespół zmuszony został do rezygnacji z operacji i zawrócenia do bazy. 6 maja wraz z krążownikiem lekkim *Dido* i niszczycielami – *Zealous*, *Zephyr*, *Zest* i *Zodiac* – dowodzony przez komandora H. Williamsa *Birmingham* skierował się do Kopenhagi. Do portu tego wszedł 9 maja o godz. 09.30 i pozostawał w nim przez kolejnych 11 dni.

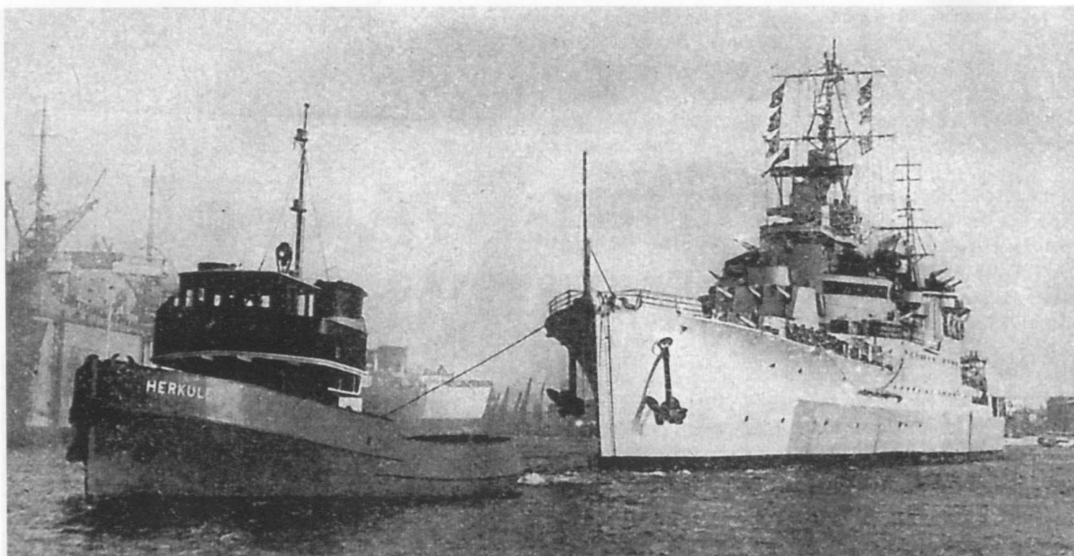

Birmingham w drugiej połowie lat 40. Na pomoście bojowym, na dalocelowniku głównym antena radaru typu 284 kierowania ogniem armat kal. 152 mm, a za nią "latarnia" z anteną radaru typu 273 wykrywania nawodnego.

Po zakończeniu wojny między innymi złożył wizytę w Göteborgu, a w latach 1946-1947 – przeprowadzono na nim remont, po którym powrócił na Wschód (East Indies Station), gdzie wcielono go do 4 Eskadry Krążowników. W roku 1948 krążownik krótko służył na południowym Atlantyku (South Atlantic Command), po czym wrócił do Indii Wschodnich. W roku 1949 wspierał działania wojsk brytyjskich w Somali (w 1960 r. uzyskała niepodległość). W latach 1950-1952 został zmodernizowany (między innymi przedni maszt trójnożny wymieniono na kratownicowy i obniżono bryły dawnych przyburtowych hangarów lotniczych), a następnie skierowany do stacjonującej na Dalekim Wschodzie 5 Eskadry Krążowników – 27 września 1952 roku zastąpił w zespole odpływającego do kraju *Belfasta*. Kolejny rok spędził na wodach koreańskich reprezentując Royal Navy podczas trwającej tam właśnie wojny. W lipcu 1953 roku uczestniczył w ewakuacji ludności z Korei Północnej do Południowej (patrz – *Newcastle*). W czerwcu 1955 roku został skierowany na wody południowoatlantyckie w związku z zaostrzeniem stosunków z Argentyną, spowodowanym konfliktem podczas „dzielenia" obszarów na Antarktydzie. Jeszcze w tym samym roku wszedł w skład Mediterranean Fleet jako okręt flagowy 1 Eskadry Krążowników. Po powrocie do Wielkiej Brytanii w roku 1958 przeznaczono go do Home Fleet. W tym czasie odbył szereg wizyt, między innymi wpływając na Bałtyk i odwiedzając Sztokholm. W roku 1959 po raz ostatni wszedł na Morze Śródziemne, jako okręt flagowy kontradmirała R.A. Ewinga uczestnicząc w manewrach brytyjsko-hiszpańskich, po zakończeniu których zawitał do La Valetty (Malta). Po powrocie do kraju, 3 grudnia w Devonport został wycofany ze służby jako ostatni okręt typu 'Town'. W marcu 1960 roku skreślono go z listy floty, a 7 września tego roku przybył do Inverkeithing (w pobliżu Rosyth, Szkocja) na złomowanie (stocznia T.W. Ward).

Nazwę krążownika przejął wcielony do służby w roku 1976 niszczyciel rakietowy typu *Sheffield* (po zatopieniu prototypu *Birmingham* stał się okrętem, imieniem którego określano całą serię), skreślony z listy floty w 1999.

HMS *Birmingham* bez wieży „X", pozbawiony urządzeń lotniczych, po modernizacji z lat 1950-1952 z zaokrąglonym pomostem bojowym, obniżoną bryłą dawnego hangaru i z kratownicowym masztem dziobowym.



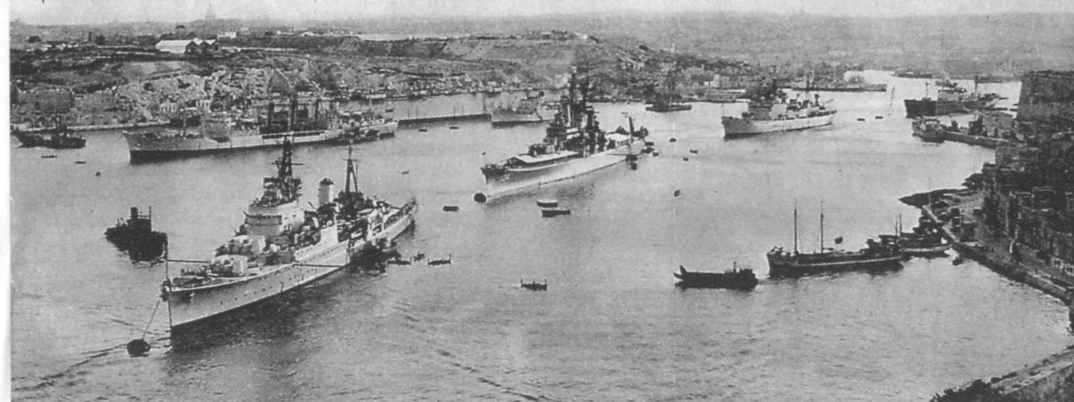

HMS *Birmingham* na holu szwedzkiego holownika *Herkules* w czasie wizyty w Göteborgu wkrótce po zakończeniu działań wojennych. Widoczny kamuflaż, który okręt nosił od 1944 r.

MANCHESTER

Krążownik zbudowała stocznia Hawthorn, Leslie & Co. Ltd w Hebburn-on-Tyne (północna Anglia) w ramach programu na rok 1935. Położenie stępki odbyło się 28 marca 1936 roku, wodowanie – 12 kwietnia 1937, zaś wcielenie do służby – 4 sierpnia 1938 roku. Okręt otrzymał numer taktyczny 15 i był pierwszą jednostką w Royal Navy noszącą nazwę *Manchester*, która symbolizowała przemysłowe miasto, położone w środkowej Anglii (na zachód od Sheffieldu). Herb okrętu przedstawiał stylizowaną kulę ziemską z umieszczonymi na niej siedmioma pszczołami.

Przed wojną krążownik wchodził w skład 4 Eskadry Krążowników Floty Wschodnioindyjskiej, między innymi bazując w Madrasie. Po wybuchu wojny – pod dowództwem komandora H.A. Packera – brał udział w poszukiwaniach niemieckich rajderów i osłaniał konwoje, przy czym służył także w charakterze... transportowca wojska. Do kraju powrócił 25 listopada 1939 roku, po trwającym 13 dni rejsie z Bombaju (średnia prędkość – 28 w.). Po drodze zaokrętował na Malcie wiceadmirała G. Laytona – nowego dowódcę 18 Eskadry Krążowników Home Fleet. Po wypłynięciu z Malty przeszedł ciężki sztorm, który dokonał na jednostce pewnych uszkodzeń. Po remoncie w Portsmouth, 24 grudnia wszedł do Scapa Flow, gdzie dołączył do 18 Eskadry jako jej okręt flagowy (w tym okresie należały do niej także bliźniacze krążowniki *Newcastle* i *Sheffield*). Teraz zadaniem jego było pilnowanie północnych przejść na Atlantyk w ramach Patrolu Północnego. 21 lutego 1940 roku, podczas patrolu – razem z niszczycielem *Kimberley*, przechwycił niemiecki statek pasażerski *Wahehe* (1923/4709 BRT). Od początku wojny stał on w hiszpańskim porcie Vigo i dopiero w lutym 1940 roku zdecydowano o próbie przebicia się przez brytyjską blokadę i powrocie do kraju. Po zdobyciu przez *Manchestera* statek został przejęty przez brytyjskie Ministerstwo Transportu Wojennego (Ministry of War Transport) i wcielony do floty jako *Empire Citizen*. Po prawie roku (3 lutego 1941 r.) zatonął po storpedowaniu przez niemiecki okręt podwodny *U 107*.

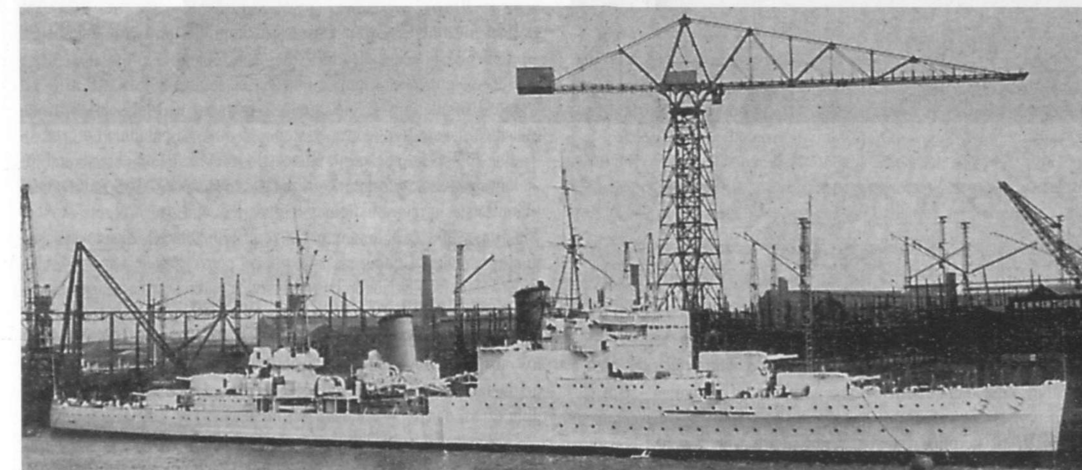
Przebudowany w latach 1950-1952 *Birmingham* z numerem burtowym C 19 na burcie w porcie La Valetta pod koniec 1959 r., po brytyjsko-hiszpańskich ćwiczeniach. Za jego rufą amerykański krążownik ciężki *Des Moines* (CA 134), okręt flagowy VI Floty, przebywający z wizytą kurtuazyjną na Malcie. Dalej brytyjski okręt doświadczalny *Girdle Ness*. Natomiast w drugim rzędzie widać australijski zbiornikowiec floty *Tide Austral* oraz należący do Royal Navy transportowiec *Amherst*.



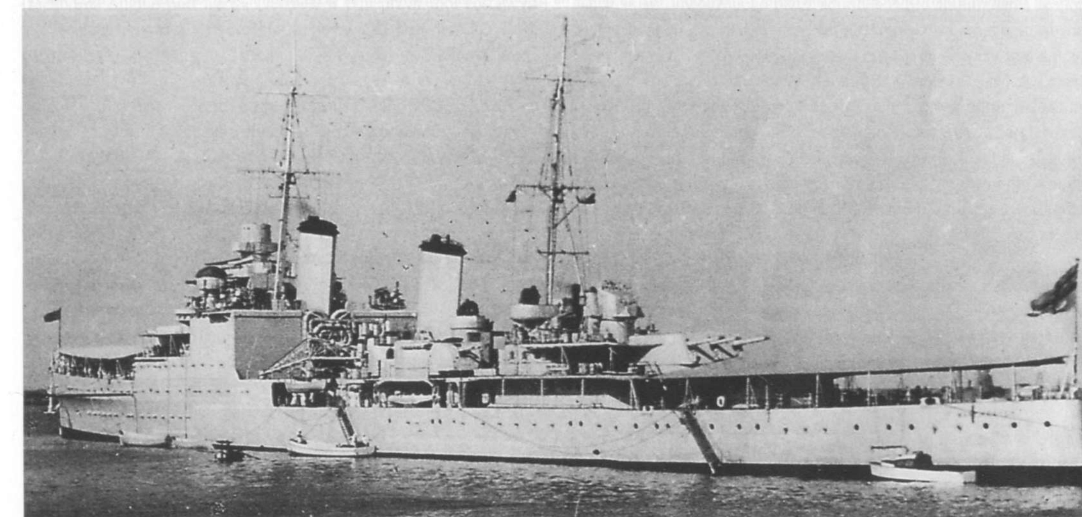
Niedługo przed kampanią norweską krążownik brał udział w osłonie konwoju ON 25 (patrz – *Southampton*). Po rozpoczęciu działań uczestniczył między innymi w osłonie konwoju z wojskiem NP 1 oraz później – w ewakuacji Andalsnes (patrz – *Birmingham*). W sierpniu przeszedł krótki remont w Portsmouth, a we wrześniu przerzucono go w rejon Humber, gdzie miał wykonywać zadania patrolowe związane ze zwalczaniem spodziewanej inwazji niemieckiej. W początku listopada przeszedł krótki remont w Rosyth, a 15 tego miesiąca opuścił Wielką Brytanię i skierował się na Morze Śródziemne. Pod koniec listopada uczestniczył w konwoju Gibraltar-Malta, który stał się przyczyną bitwy koło przylądka Spartivento (patrz – *Newcastle*). Wraz z *Southamptonem* wysadził przewożone wojsko – głównie personel RAF-u – w Aleksandrii, którą opuścił 2 grudnia. Następnie skierował się do Scapa Flow, dokąd dotarł 13 tego miesiąca.

Od 16 stycznia do 29 marca 1941 roku okręt przeszedł remont w stoczniach nad rzeką Tyne. 7 maja uczestniczył w opanowaniu niemieckiego statku meteorologicznego *München* (patrz – *Birmingham*). Od 20 tego miesiąca wraz z *Birminghamem* i *Arethusą* krążownik patrolował akwen między Islandią a Wyspami Owczymi, licząc na wypatrzenie niemieckiego zespołu *Bismarck-Prinz Eugen*. W czerwcu operował na Drodze Duńskiej, a w pierwszej połowie lipca razem z innymi jednostkami Home Fleet (także: pancernik *Nelson* oraz krążowniki lekkie *Edinburgh* i *Arethusa*) przerzucono go na Morze Śródziemne, gdzie miał pomagać w osłonie maltańskich konwojów.

21 lipca 1941 roku wyszedł z Gibraltaru liczący siedem statków konwój na Maltę (operacja „Substance"), a jego osłoną zajęła się wzmocniona o wcześniej wymienione okręty „Force H" pod dowództwem wiceadmirała J.F. Somerville'a. Dwa dni później – na południe od Sardynii – dowodzony przez komandora H. Drewa *Manchester* (transportował batalion wojska – Kings Own Royal Regiment „Lancasters") został zaatakowany przez włoskie samoloty i trafiony torpedą lotniczą. Eksplozja nastąpiła w części rufowej po lewej burcie jednostki i spowodowała wy-


HMS *Manchester* tuż po zakończeniu budowy w stoczni Hawthorn, Leslie & Co. Ltd w Hebburn-on-Tyne. Okręt wkrótce odpłynie na Wschód, gdzie dołączy do 4 Eskadry Krążowników East Indies Fleet. Widać malowanie na biało z żółtopiaskowymi kominami i masztami. Rejon wyrzutni torped nie ma jeszcze blaszanych osłon.

HMS *Manchester* w lutym 1939 r. w Madrasie (Indie). Widoczny rufowy dalocelownik artylerii głównej. Miały go tylko okręty ostatniej trójki, tj. *Gloucester*, *Liverpool* i *Manchester*. Brak pylonu pod rufowy dalocelownik HACS Mk IV.





HMS *Manchester* w 1941 r. Na dziobie łańcuchy od trałów typu parawan. Widoczny zaokrąglony pomost z kilkunastoma oknami.



HMS *Manchester* w lipcu 1941 r., lekko przechylony na lewą burtę po trafieniu włoską torpedą lotniczą w jeden ze zbiorników paliwa. Widoczna wieża „Y".

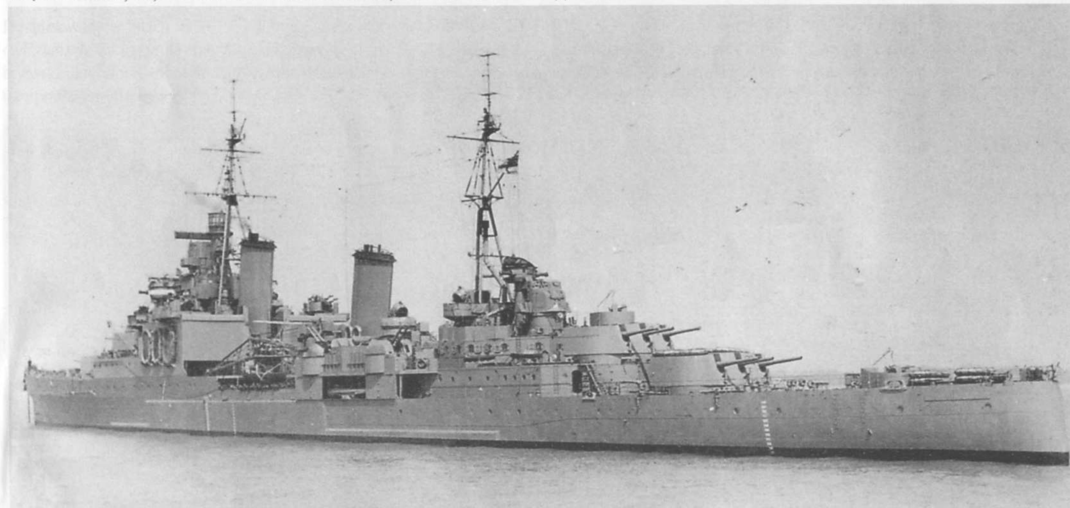
rwanie dziury o średnicy około 2,5 m. Zniszczone zostały rufowe zbiorniki paliwa, poważnie uszkodzone wały śrub napędowych oraz tylna maszynownia (zalana wodą), co spowodowało drastyczny spadek prędkości. Całkowicie wyłączona została z akcji wieża „X" oraz urządzenia kierowania ogniem. Poważnie uszkodzony okręt dotarł do Gibraltaru, gdzie od 26 lipca do 12 września dokonano tymczasowych napraw. Następnie odpłynął do Stanów Zjednoczonych, gdzie od 23 września 1941 do 27 lutego 1942 roku przeprowadzony został remont główny w Filadelfii (część źródeł jako datę zakończenia prac podaje 8 marca).

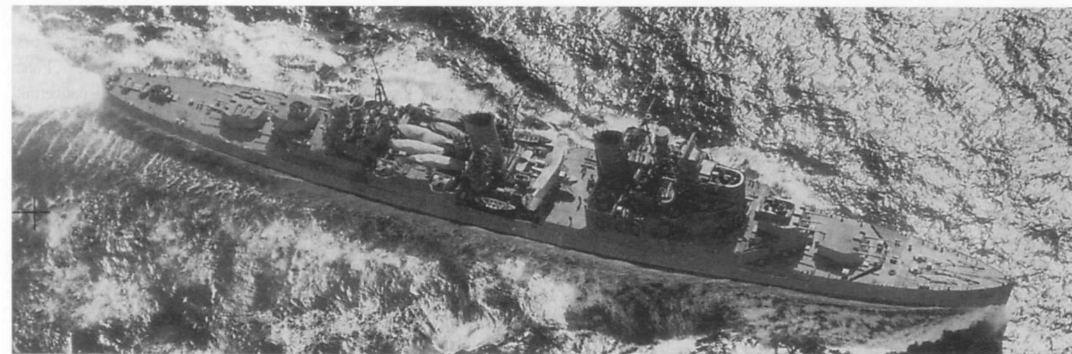
Po powrocie do kraju, od 18 marca do 2 kwietnia przebywał w stoczni w Portsmouth (gdzie ostatecznie dokończono remont), a do Scapa Flow powrócił w pierwszym tygodniu maja. W pierwszym tygodniu sierpnia okręt razem z innymi jednostkami Home Fleet opuścił wody krajowe i skierował się na Morze Śródziemne w celu wzięcia udziału w operacji „Pedestal" – przeprowadzenia kolejnego – największego tym razem – konwoju na Maltę (14 statków). We wczesnych godzinach 10 sierpnia wypłynął z Gibraltaru wraz z pancernikami – *Nelson* i *Rodney*, lotniskowcami – *Eagle*, *Indomitable* i *Victorious*, sześcioma krążownikami i 24 niszczycielami. Całością osłony dowodził wiceadmirał E.N. Syfret. Nadal dowodzony przez komandora H. Drewa *Manchester* znajdował się w zespole osłony bezpośredniej kontradmirała H.M. Burrougha – wraz z krążownikami lekkimi *Cairo*, *Kenya* i *Nigeria* oraz 11 niszczycielami.

O północy 12 sierpnia z odległej od konwoju o 40 Mm bazy na wyspie Pantelleria w jego kierunku wypłynęło 12 włoskich i trzy niemieckie ścigacze torpedowe. Następnego dnia, na południe od przylądka Bon (północno-wschodnia Tunezja) – o godz. 01.05 okręt został zaatakowany przez włoskie ścigacze *MS 16* oraz *MS 22* i z odległości kilkudziesięciu metrów trafiony torpedą jednego z nich w rufę (kaliber 450 mm, z głowicą bojową o masie rzędu 170-200 kg!). Eksplozja nastąpiła na wysokości tylnej maszynowni po prawej burcie i spowodowała śmierć 150 ludzi. Zalana wodą została tylna maszynownia, magazyny pocisków armat kal. 102 mm i zbiorniki paliwa, a krążownik przechylił się na prawą burtę o 12 stopni. Zniszczenie trzech wałów śrubowych (sprawny pozostał jedynie zewnętrzny lewoburtowy) i dwóch generatorów prądu spowodowało zmniejszenie prędkości do jedynie 5 węzłów (według części danych – całkowitą jej utratę).

Pomimo ograniczenia przechyłu do 5 stopni, wobec bliskości włoskich baz i braku możliwości ratunku, zdecydowano się ostatecznie zatopić bezbronny okręt przy pomocy ładunków wybuchowych. Załoga przeszła na łodzie ratunkowe i tratwy. *Manchester* poszedł na dno o godz. 04.00 na pozycji 36°50'N/11°10'E. Po dłuższym czasie niszczyciele *Pathfinder* i *Somali* uratowały trzech oficerów i 142 członków załogi. Reszta – nie odnaleziona przez Brytyjczyków – po dotarciu do brzegów Tunisu (obecnie Tunezja) została internowana przez Francuzów (później ich repatriowano i powrócili do służby). Niektóre źródła podają, że oba niszczyciele podeszły do krążownika jeszcze przed jego zatopieniem i przejęły 163 osoby (w tym pięciu rannych), jeśli jednak tak było, to dlaczego nie uratowano pozostałej części załogi?

HMS *Manchester* w maju 1942 r., stojący na kotwicy. Dobrze widoczny pancerz burtowy oraz rufowy dalocelownik artylerii głównej, montowany tylko na okrętach ostatniej trójki (*Gloucester*, *Manchester* i *Liverpool*). Tuż za nim – na pylonie – dalocelownik armat przeciwlotniczych kal. 102 mm HACS Mk IV.





HMS *Manchester* 29 maja 1942 r. z lotu ptaka. Na wieży „B" armijne działko plot. kal. 40 mm Boforsa. Między kominami łódź latająca *Walrus* (przed wystrzeleniem z katapulty musiała być obrócona o 90°).

W wyniku przeprowadzenia operacji „Pedestal" na Maltę dotarło jedynie pięć statków, ponadto – oprócz *Manchestera* – Royal Navy utraciła lotniskowiec *Eagle*, krążownik lekki *Cairo* oraz niszczyciel *Foresight*.

Spadkobiercą nazwy okrętu stał się wcielony do służby w roku 1982 prototyp serii czterech niszczycieli rakietowych, będących rozwinięciem typu *Sheffield*.

LIVERPOOL

Krążownik zbudowała stocznia Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd w Govan (Glasgow) w ramach programu na rok 1935. Zamówienia dokonano w marcu 1935 roku, położenie stępki odbyło się 17 lutego 1936, wodowanie – 24 marca 1937, natomiast wcielenie do służby – 2 listopada 1938 roku (według niektórych danych – 25 października 1938 r.). Okręt otrzymał numer taktyczny 11, w roku 1947 zmieniony na C 11. Symbolizująca leżący nad Morzem Irlandzkim (zachodnia Anglia) port nazwa *Liverpool* w tym przypadku została zastosowana po raz ósmy. Wcześniejsza jednostka była wcielonym do służby w roku 1910 krążownikiem lekkim typu *Bristol*, sprzedanym na złom w 1921. Pierwszym *Liverpoolem* był okręt 5 klasy z roku 1741, drugim – 6 klasy z 1758, trzecim – fregata z roku 1813, zaś szóstym – także fregata, z 1860. Po wejściu do służby krążownik uczestniczył w patrolach neutralności na wodach hiszpańskich, w styczniu 1939 r. wchodząc do portu La Valetta na Malcie.

We wrześniu tego roku krążownik dołączył do 4 Eskadry Krążowników stacjonującej w Indiach Wschodnich (w tym okresie w eskadrze znajdowały się także bliźniacze *Manchester* i *Gloucester*), a w połowie listopada – w miejsce wracającego do kraju *Birminghama* – przekazano go do operującej na wodach chińskich 5 Eskadry. 21 stycznia 1940 roku, około 35 Mm od wybrzeży Japonii, zatrzymał neutralny japoński statek pasażerski *Asama Maru* (1929/16 975 BRT), z którego przejął na swój pokład 21 Niemców – powracających do Rzeszy członków załogi liniowca *Columbus* (1923/32 345 BRT, notabene zbudowany w gdańskiej stoczni F. Schichau). Ten ostatni 19 grudnia 1939 roku na północnym Atlantyku po przechwyceniu przez brytyjski niszczyciel *Hyperion* dokonał samozatopienia, a jego załogę uratował amerykański krążownik ciężki *Tuscaloosa* (CA 37).



Widok pomostu i pokładu krążownika *Manchester* na Morzu Śródziemnym – za zaokrąglonym pomostem widoczna lufa armijnego działka plot. kal. 40 mm Bofors. Na pokładzie lewej burty wolna od wacht część załogi korzysta z kąpieli słonecznej.

20 maja okręt został przerzucony do Mediterranean Fleet, gdzie wszedł w skład 7 Eskadry Krążowników, a 11 czerwca – dzień po przystąpieniu Włoch do wojny – wziął udział w pierwszym wypadzie Royal Navy w centralny rejon Morza Śródziemnego Oprócz *Liverpoola*, w skład dowodzonego przez admirała A.B. Cunninghama zespołu wchodziły: pancerniki *Malaya* i *Warspite*, lotniskowiec *Eagle*, krążowniki lekkie – *Caledon*, *Calypso* (12 czerwca zatonął po storpedowaniu przez włoski okręt podwodny *Alpino Bagnolini*), *Gloucester*, *Neptune*, *Orion* i australijski *Sydney* oraz dziewięć niszczycieli. Floty włoskiej jednak nie napotkano, a następnego dnia *Liverpool* i *Gloucester* oraz cztery niszczyciele otrzymały rozkaz odłączenia się od sił głównych i zbombardowania nieprzyjacielskiej twierdzy w Tobruku. Obu krążownikom – pomimo silnego ostrzału włoskiej artylerii brzegowej – udało się uszkodzić stojący w porcie stary krążownik pancerny *San Giorgio* oraz zatopić jeden i uszkodzić trzy trałowce pomocnicze.

28 czerwca – wraz z *Gloucesterem*, *Neptune*, *Orionem* i *Sydneyem* oraz 14 niszczycielami (w tym polskim *Garlandem*) – *Liverpool* walczył przeciwko trzem włoskim niszczycielom podczas wypadu floty na Morze Tyrreńskie. Zespół brytyjski napotkał niszczyciele – *Espero*, *Ostro* i *Zeffiro*, podczas ich rejsu z Tarentu do Benghazi. Już pierwszymi pociskami kal. 152 mm krążowników został trafiony *Espero*, który zwolnił i do końca osłaniał dwie pozostałe jednostki, którym ostatecznie udało schronić się w Tobruku. Rozstrzelany okręt włoski zatonął o godz. 20.15 na pozycji 37°18'N/20°12'E, jednak *Liverpool* także otrzymał trafienie. Pocisk kal. 120 mm uderzył w prawą burtę na wysokości



14 października 1940 r. *Liverpool*, na południowy wschód od Krety, został trafiony włoską torpedą lotniczą. Wybuchła ona w części dziobowej po prawej burcie. Wieża „A" została ciężko uszkodzona, tracąc dach, zaś sam dziób mocno wyboczony jeszcze się trzyma. Podczas holowania rufą naprzód przez krążownik *Orion*, w południe następnego dnia, część dziobowa odłamała się i zatonęła. Ułatwiło to dalsze holowanie, gdyż uszkodzony dziób działał niczym dryfkotwa.

wręgi nr 180, około 1 m poniżej linii wodnej, powodując uszkodzenie pancerza i przerwanie kabla demagnetyzującego.

W pierwszej dekadzie lipca razem z *Gloucesterem* krążownik wziął udział w bitwie pod Kalabrią (Punta Stilo). Do starcia tego doszło w czasie, kiedy równocześnie floty brytyjska i włoska podjęły się zadania osłony własnych konwojów. Dowodzony przez admirała A.B. Cunninghama zespół (w składzie: „Force A" – krążowniki lekkie *Liverpool*, *Gloucester*, *Neptune*, *Orion* i australijski *Sydney* oraz jeden niszczyciel, „Force B" – pancernik *Warspite* i pięć niszczycieli oraz „Force C" – pancerniki *Malaya* i *Royal Sovereign*, lotniskowiec *Eagle* i 10 niszczycieli) 7 lipca wyszedł z Aleksandrii w kierunku Malty, gdzie miał przejąć dwa konwoje z ewakuowanymi z wyspy kobietami i dziećmi (Malta-Aleksandria; operacja „MA 5"). Dzień wcześniej z Neapolu do Benghazi wypłynął włoski konwój z wojskiem – *Calitea* (1935/4013 BRT), *Esperia* (1912/11 398 BRT), *Francesco Barbaro* (19../6343 BRT), *Marco Foscarini* (1939/6342 BRT) i *Vettor Pisani* (1939/6600 BRT), którego osłoną zajmował się dowodzony przez admirała I. Campioniego zespół floty w składzie: pancerniki *Conte di Cavour* i *Giulio Cesare*, siedmiu krążowników ciężkich (*Trento*, *Trieste*, *Fiume*, *Gorizia*, *Pola*, *Zara* i *Bolzano*, wszystkie jakie Włosi zbudowali) i 12 lekkich oraz 24 niszczyciele.

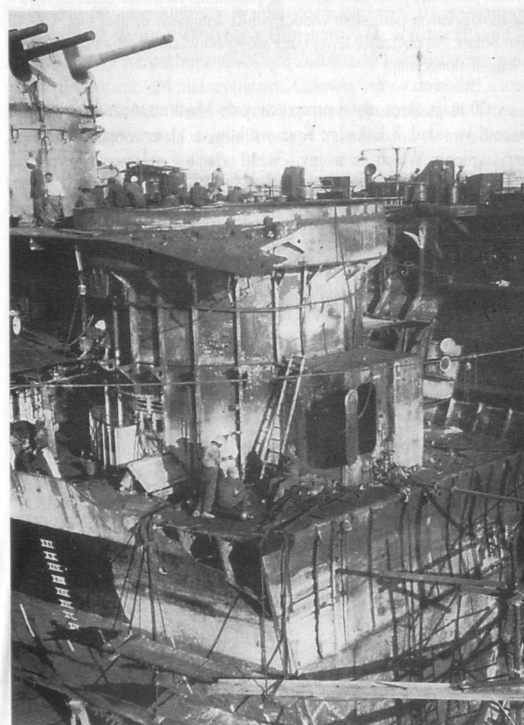
Liverpool i *Gloucester* znajdowały się w dowodzonym przez admirała J.C. Toveya „Force A", którego głównym zadaniem miało być rozpoznanie na korzyść sił głównych. Obie floty zostały wykryte przez lotnictwo 8 lipca (zespół włoski wracał do swoich baz po wykonaniu zadania), a następnego dnia doszło do ich lotniczo-artyleryjskiego starcia, które jednak nie przyniosło zdecydowanego rozstrzygnięcia. Ostatecznie flocie włoskiej udało się osiągnąć własne bazy, a zespół Royal Navy po zakończeniu bitwy powrócił do osłaniania konwojów do Aleksandrii. 21 lipca z Aleksandrii i Port Saidu z przeznaczeniem do portów położonych nad Morzem Egejskim wyszedł składający się z sześciu statków konwój AN 2. W skład jego osłony wchodziły: krążowniki lekkie *Liverpool* i *Capetown* oraz niszczyciele *Dainty*, *Defender*, *Diamond* i australijski *Stuart*. Podczas przeprowadzania konwoju powrotnego AS 2 – 29 lipca – *Liverpool* został zaatakowany przez nieprzyjacielskie samoloty i trafiony 120 kg bombą. Przeszła ona przez przednią część pomostu bojowego, pokład koło wieży „B" oraz pokład dolny, lecz nie eksplodowała. Nie poniesiono strat w ludziach, a zniszczenia były niewielkie.

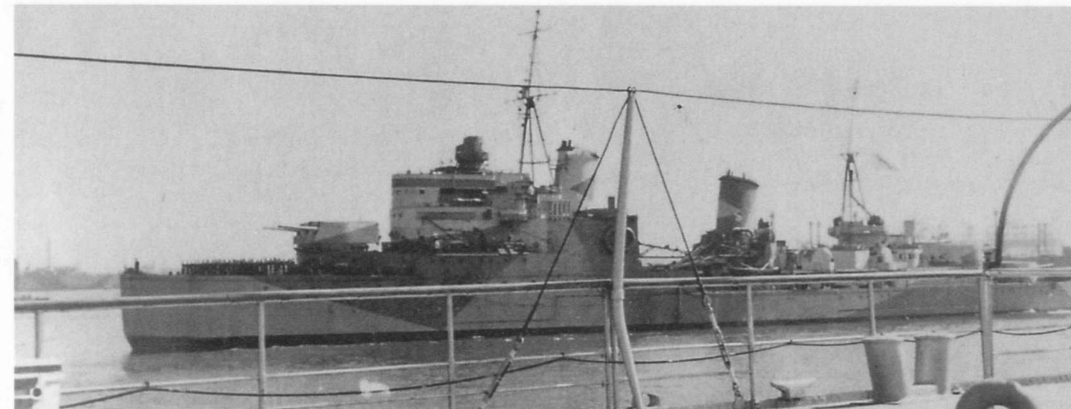
W końcu sierpnia okręt wziął udział w operacji „Hats" – w składzie zespołu admirała A.B. Cunninghama (także: okręty liniowe *Malaya* i *Warspite*, lotniskowiec *Eagle*, krążownik ciężki *Kent*, krążowniki lekkie – *Gloucester*, *Orion* i australijski *Sydney* oraz 13 niszczycieli) uczestnicząc w drugim etapie osłony (pierwszy etap – patrz *Sheffield*) „Force F". Przy okazji jednostki Cunninghama ubezpieczały jeden z maltańskich konwojów (trzy transportowce w eskorcie czterech niszczycieli). W pierwszych dniach września *Liverpool* (wraz z bliźniaczym *Gloucesterem*, krążownikiem ciężkim *Kent* oraz niszczycielami *Mohawk* i *Nubian*) osłaniał składający się z pięciu statków konwój z Nauplion (zw. też Nafplion, nad Zatoką Argolidzką na Peloponezie) do Aleksandrii. W końcu miesiąca, razem z *Gloucesterem*, dostarczył na Maltę posiłki w postaci 1200 żołnierzy. Osłonę obu okrętów stanowiły: pancerniki *Valiant* i *Warspite*, lotniskowiec *Illustrious*, kilka krążowników i niszczyciele. Włosi po wykryciu brytyjskiego zespołu wysłali przeciw niemu swoją flotę (pięć pancerników, siedem krążowników ciężkich, cztery krążowniki lekkie oraz 23 niszczyciele), jednak z powodu błędów w rozpoznaniu do kontaktu nie doszło.

Kolejny raz krążownik został uszkodzony przez samoloty – tym razem poważniej – w październiku. 14 tego miesiąca, podczas osłony lotniskowców *Illustrious* i *Eagle*, prowadzących nalot na Leros (grecka wyspa w archipelagu Dodekanez – na północ od Kalimnos) po przeprowadzeniu na Maltę konwoju MW 3 (patrz – *Gloucester*) – w drodze do Aleksandrii, na południowy wschód od Krety, włoska torpeda lotnicza trafiła krążownik w część dziobową po prawej burcie. Eksplozja spowodowała duże zniszczenia struktury wewnętrznej kadłuba. Z rozerwanego wybuchem zbiornika paliwa dla *Walrusów* zaczęła wydostawać się benzyna lotnicza (około 26 t) i zalewać część dziobową jednostki. Przypadkowa iskra ze zwarcia elektrycznego spowodowała jej eksplozję i dodatkowe zniszczenia części dziobowej – w tym wieży „A" (zerwany dach). *Liverpool* został wzięty na hol przez krążownik lekki *Orion* i rufą naprzód rozpoczęto jego holowanie w kierunku Aleksandrii. „Wykręcony" na prawą burtę zniszczony dziób sprawiał poważne problemy podczas holowania (działał niczym dryfkotwa). Sytuacja zmieniła się na lepsze w południe następnego dnia, gdy się odłamał (tuż przed obróconą na lewą burtę wieżą „A") i zatonął. 16 października udało się doprowadzić wreszcie okręt do bazy. Wstępne naprawy trwały do kwietnia 1941 roku, po czym krążownik odpłynął do USA i zawinął do San Francisco. Następnie od 16 czerwca do 15 listopada w stoczni na wyspie Mare (Mare Island, we wschodniej części leżącej na północ od San Francisco zatoki San Pablo) dokonano remontu głównego.

Powrót do kraju nastąpił w początku grudnia, po czym okręt trafił do stoczni nad rzeką Clyde, gdzie od 11 tego miesiąca do 17 stycznia następnego roku dokończono prace. W lutym 1942 roku *Liverpool* przybył na krótki remont tym razem do Lynnes, a w następnym miesiącu wcielono go do bazującej w Scapa Flow 18 Eskadry Krążowników Home Fleet. Od kwietnia zajmował się osłoną konwojów arktycznych. 8 tego miesiąca z zatoki Kola wypłynął do Wielkiej Brytanii liczący 16 statków konwój QP 10. W skład jego eskorty wchodził *Liverpool* oraz niszczyciele *Eclipse*, *Fury*, *Marne*, *Oribi* i *Punjabi*, jak również kilka mniejszych jednostek. W wyniku działania niemieckich okrętów podwodnych i lotnictwa konwój utracił pięć frachtowców. 13 maja Murmańsk opuścił – prowizorycznie naprawiony po uszkodzeniu 29 marca przez własną torpedę – krążownik lekki *Trinidad*. W drodze do kraju okręt miały eskortować cztery niszczyciele, natomiast osłaniał go zespół kontradmirała H.M. Burrougha (krążowniki ciężkie *Kent* i *Norfolk*, lekkie – *Liverpool* i *Nigeria* oraz cztery niszczyciele). Dwa dni później, po atakach lotnictwa niemieckiego, uszkodzony *Trinidad* został dobity torpedami przez niszczyciel *Matchless*. 21 maja wraz z krążownikami ciężkimi *Kent* i *Norfolk* oraz lekkim *Nigeria* i trzema niszczycielami *Liverpool* wypłynął z Islandii w dowodzonym przez kontradmirała Burrougha zespole bliskiej osłony konwoju PQ 16. Sam konwój składał się z 35 statków eskortowanych przez pięć niszczycieli (w tym nasz ORP *Garland*) oraz kilka mniejszych jednostek. Po dotarciu w rejon Wyspy Niedźwiedziej w nocy 26 maja okręty Burrougha – kiedy teoretyczne zagrożenie ze strony dużych jednostek nawodnych Kriegsmarine minęło – odłączyły się od konwoju i zawróciły do baz krajowych. Natomiast PQ 16 został ciężko doświadczony przez niemieckie lotnictwo i okręty podwodne – do Murmańska dotarł 30 maja ze stratą siedmiu transportowców.

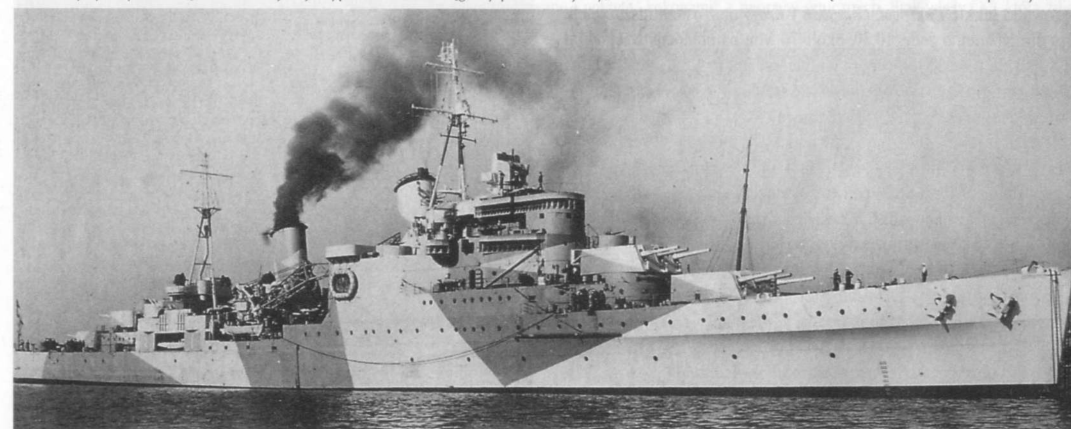
Pozbawiony dziobu, uszkodzony *Liverpool* dotarł 16 października 1940 r. na holu krążownika *Orion* do Aleksandrii i po uporządkowaniu zniszczeń, demontażu wieży „A" i instalacji prowizorycznego dziobu, w kwietniu 1941 r. udał się do USA, na poważny remont w San Francisco. Widać barbetę wieży „A" oraz fragment uszkodzonej prawej burty. Pod lufami armat wieży „B" widoczne ograniczniki, które zapobiegały ostrzelaniu elementów własnego okrętu.





Mało znana fotografia *Liverpoola* z prowizorycznym dziobem i bez wieży „A", płynącego w kwietniu 1941 r. na remont do USA. Brak „pom-pomów" na hangarach.

Listopad 1941 r. – *Liverpool* opuszcza stocznię na Mare Island w San Francisco (Kalifornia), po dobudowaniu nowego dziobu i remoncie. Brak „pom-pomów", zdjętych w Aleksandrii pod koniec 1940 r. z dachu hangarów celem montażu na innych brytyjskich krążownikach lekkich – *Leanderze* i *Perthu*. Widoczny charakterystyczny dla okrętów ostatniej trójki typu 'Town' zaokrąglony pomost bojowy, a w nim kilkanaście okien. Okręt ma dwie kotwice na prawej burcie.





HMS *Liverpool* w pierwszych miesiącach 1942 r. – na dachu hangarów znowu poczwórne działka plot. kal. 40 mm Vickersa. Na dziobie łańcuchy od trałów typu parawan.

5 czerwca 1942 roku krążownik opuścił wody krajowe i ponownie skierował się na Morze Śródziemne, gdzie miał wziąć udział w osłonie ważnego konwoju na Maltę (operacja „Harpoon"). Liczący sześć statków konwój z eskortą składającą się z krążownika lekkiego *Cairo* i dziewięciu niszczycieli eskortowych (w tym ORP *Kujawiak*) oraz kilku lżejszych jednostek opuścił Gibraltar 11 czerwca. Zespół bliskiej osłony stanowiły okręty dowodzone przez wiceadmirała A.T.B. Curteisa w składzie: pancernik *Malaya*, lotniskowce *Argus* i *Eagle*, krążowniki lekkie *Liverpool*, *Charybdis* i *Kenya* oraz osiem niszczycieli. Trzy dni później, o godz. 10.30, około 70 Mm na północny wschód od Philippeville (port w północno-wschodniej Algierii – obecnie Sakikda, fr. Skikda) – płynącego z prędkością 21 węzłów *Liverpoola* zaatakowały włoskie samoloty Savoia S 79 i ponownie trafiły go torpedą lotniczą. Pocisk uderzył w prawą burtę na wysokości maszynowni rufowej i wyrwał dziurę o wymiarach 8,4×6,7 m. Tylne – kotłownia i maszynownia, prawoburtowe zbiorniki paliwa i przedziały do wysokości pokładu dolnego zostały zalane wodą, a krążownik przechylił się o 7 stopni na prawą burtę. Częściowo przechył zniwelowało zalanie komór amunicyjnych wież „A" i „B". Sprawny pozostał jedynie zewnętrzny lewoburtowy wał śrubowy, pozostałe trzy nie nadawały się do użytku. Maszyna sterowa została zablokowana, a wieże „X" i „Y" unieruchomił brak prądu.

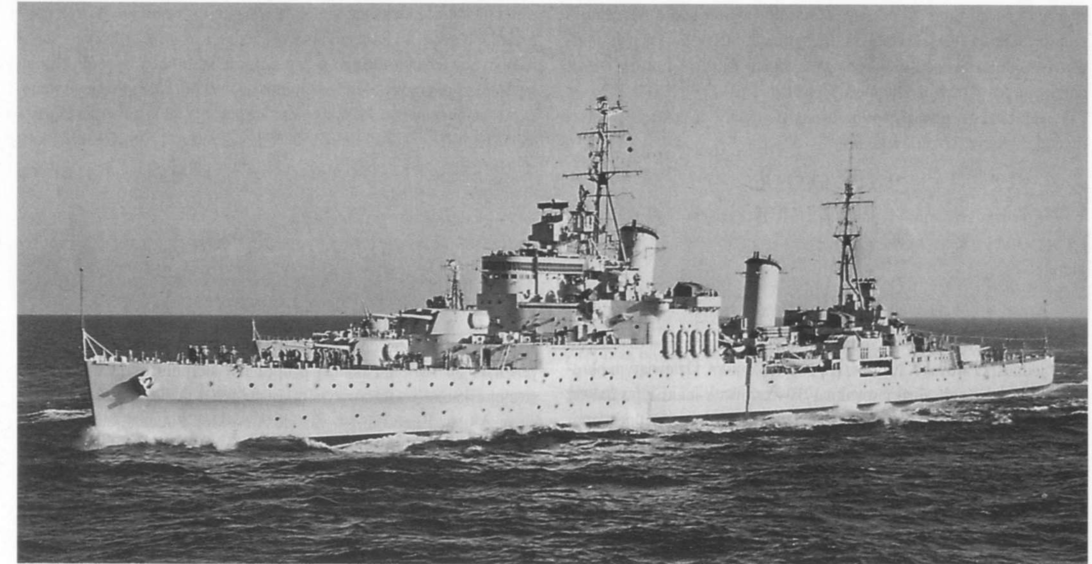
Niezdolny do akcji okręt wziął na hol niszczyciel *Antelope*, jednak jeszcze tego samego dnia był atakowany przez samoloty, w wyniku czego dwie około 100 kg bomby eksplodowały w pobliżu prawej burty – w odległości około 5 m. Te wybuchy spowodowały dodatkowe uszkodzenia burty i zalanie następnych przedziałów. Przechył zwiększył się do 9,5 stopni, a rufa osiadła głębiej w wodzie. Pomimo tego, dzięki działaniom służb przeciwawaryjnych, *Liverpoolowi* nie groziło zatonięcie, jednak jako okręt wojenny praktycznie był bezwartościowy. Jego prędkość spadła do 3 węzłów, cała artyleria główna była bezużyteczna, armaty przeciwlotnicze kal. 102 mm miały jedynie podręczne zapasy amunicji (nie działały windy amunicyjne) – a ich rufowy dalocelownik był rozbity, część prawoburtowych działek kal. 20 mm zostało „posiekanych" odłamkami obu bomb, zaś systemy radarowe i łączności były niesprawne.

HMS *Liverpool* po wojnie.



Ostatecznie *Antelope* zdołał doholować krążownik do Gibraltaru, gdzie 21 czerwca rozpoczęto dokonywanie najniezbędniejszych do przeprowadzenia jednostki do kraju napraw. W wyniku akcji włoskich okrętów i samolotów oraz wejścia na pole minowe konwój poniósł poważne straty i na Maltę 15 czerwca dotarły jedynie dwa transportowce. Straty poniosła również eskorta – oprócz *Liverpoola* poważnie uszkodzone zostały także trzy niszczyciele, a dwa kolejne (w tym *Kujawiak*) zatonęły. W lipcu krążownik dotarł do Rosyth, gdzie od 19 sierpnia 1942 do czerwca 1943 roku dokonano remontu głównego jednostki. Okręt pozostał jednak w Rosyth do maja roku następnego, po czym dokonano modernizacji jednostki, którą zakończono 22 lipca 1945 roku (przy okazji zdjęto wieżę „X" oraz wyposażenie lotnicze).

W październiku 1945 roku *Liverpool* powrócił do czynnej służby, przy czym przerzucony został na Morze Śródziemne, gdzie dołączył do 15 Eskadry Krążowników. Służył w niej przez siedem lat, głównie w charakterze jednostki flagowej. W drugiej połowie lat 40. XX wieku wziął udział w wizycie okrętów Mediterranean Fleet w szeregu portów greckich. Oprócz *Liverpoola*, w skład dowodzonego przez admirała Sir A. Willisa zespołu wchodziły – lotniskowiec *Ocean*, krążowniki lekkie *Leander*, *Mauritius* i *Phoebe* oraz siedem niszczycieli. Krążownik został wycofany ze służby w kwietniu 1952 roku. W roku 1958 prze-



HMS *Liverpool* w pobliżu Tulonu w marcu 1950 r. (nie ma jeszcze burtowego znaku taktycznego). W tamtym czasie był on okrętem flagowym Pierwszej Eskadry Krążowników i Flag Officer Second in Command Mediterranean, adm. Mountbattena. Zestaw radarów pochodził z połowy 1945 r., kiedy to okręt wyposażano po trzyletnim remoncie. Brak zdemontowanej wieży „X". Za wieżą „B" dwa działka salutacyjne. Widoczny za krążownikiem dziób, wieże armat kal. 114 mm, dalocelownik Mk VI i maszt należą do niszczyciela typu «Battle».

HMS *Liverpool* w początku lat 50. Niektóre z działek plot. są zakonserwowane i pokryte „kokonami" z tworzyw sztucznych. Brak wieży „X", którą zdjęto z tego okrętu podczas modernizacji z lat 1944-1945.





znaczono go na złom. 27 czerwca tego roku wyszedł na holu z Portsmouth i skierował się do Bo'ness (Borrowstounness – port w południowo-wschodniej Szkocji, położony nad zatoką Firth of Forth), dokąd dotarł 2 lipca (stocznia złomowa McLellan Ltd).

Jego nazwę przejął wprowadzony do służby w roku 1982 niszczyciel rakietowy typu *Sheffield*.

GLOUCESTER

Krążownik zbudowała stocznia HM Dockyard w Devonport (tak jak wcześniej *Birminghama*) w ramach programu na rok 1936. Położenie stępki odbyło się 22 września 1936 roku, wodowanie – 19 października 1937, a wcielenie do służby – 31 stycznia 1939 rok. Okręt otrzymał numer taktyczny 62, a jego nazwa symbolizowała leżące w zachodniej Anglii (na północ od Birminghamu) miasto. Był dziesiątą z kolei jednostką Royal Navy noszącą imię *Gloucester*. Dziewiątym okrętem był wcielony do służby w roku 1910 krążownik lekki typu *Bristol*, którego sprzedano na złom w roku 1921. Wcześniejszymi jednostkami były: okręt 5 klasy z roku 1654, pięć małych liniowców 4 klasy z lat – 1695, 1699, 1711, 1737 i 1744 oraz liniowiec 3 klasy z roku 1812.

Po wejściu do służby *Gloucester* przez krótki czas – w ramach sił międzynarodowych – patrolował wody hiszpańskie w końcowej fazie wojny domowej. W marcu 1939 roku przybył na Maltę, a 2 maja wraz z krążownikiem ciężkim *Norfolk* wszedł do Adenu, gdzie objął funkcję okrętu flagowego stacjonującej na Morzu Czerwonym 4 Eskadry Krążowników Floty Wschodnioindyjskiej (w tym czasie w zespole znajdował się również bliźniaczy *Manchester*) i od września patrolował wody Oceanu Indyjskiego oraz przybrzeżne akweny Afryki Wschodniej. W początku grudnia przerzucono go do stacjonującego w Simonstown „Force I", w składzie którego miał operować przeciw niemieckim rajderom. Podczas „polowania" na niemiecki „pancernik kieszonkowy" *Admiral Graf Spee* współpracował z lotniskowcem *Eagle* i krążownikiem ciężkim *Cornwall*. 13 grudnia – podczas bitwy okrętu niemieckiego z „Force G" (krążownik ciężki *Exeter* oraz lekkie – *Ajax* i nowozelandzki *Achilles*) – zespół ten znajdował się w drodze z Durbanu do Kapsztadu. W połowie marca 1940 roku *Gloucester* przybył do Kolombo, a w maju dołączył do stacjonującej w Aleksandrii 3 Eskadry Krążowników Mediterranean Fleet jako jej okręt flagowy.

12 czerwca brał udział w ostrzeliwaniu włoskiej północnoafrykańskiej bazy w Tobruku, podczas którego uszkodzony został stary krążownik pancerny *San Giorgio*, a 28 tego miesiąca uczestniczył w starciu z trzema włoskimi niszczycielami na Morzu Tyrreńskim (patrz – *Liverpool*). W następnym miesiącu wziął udział w operacji „MA 5" – przeprowadzeniu dwóch maltańskich konwojów (patrz – *Liverpool*). Podczas tej operacji, 8 lipca był pięciokrotnie atakowany przez startujące z archipelagu Dodekanez samoloty włoskie i w czasie jednego z nalotów około godz. 12.00 niedaleko wschodnich wybrzeży Krety – został trafiony zrzuconą z dużego pułapu niewielką bombą w pomost bojowy. Zniszczenia były nieduże (pomijając uszkodzenie głównego stanowiska manewrowego i konieczność sterowania ze stanowiska zapasowego na rufie), jednak zginął dowódca okrętu i 17 innych członków załogi (część źródeł podaje, że zniszczeniu uległa także bateria armat przeciwlotniczych oraz prawoburtowa wyrzutnia torped). Dzień później – podczas bitwy z flotą włoską pod Kalabrią (patrz – *Liverpool*) – znajdujący się w składzie zespołu rozpoznawczego admirała J.C. Toveya krążownik został wydzielony do osłony lotniskowca *Eagle*. Jeszcze tego samego dnia ponownie zaatakowały go włoskie samoloty, jednak bezskutecznie. Kolejny nalot – także bez rezultatu – nastąpił 11 lipca. Po zakończeniu operacji naprawiono uszkodzenia pomostu powstałe po trafieniu bombą 8 lipca i w sierpniu okręt dołączył do swojej eskadry. Jeszcze w tym miesiącu wziął udział w szeregu operacji na Morzu Egejskim i w Zatoce Ateńskiej. Podczas jednej z nich, odbywanych w towarzystwie krążownika ciężkiego *Kent* i niszczyciela *Hereward*, 27 sierpnia był bezskutecznie atakowany przez włoskie samoloty torpedowe.

W końcu sierpnia *Gloucester* uczestniczył w operacji „Hats" – osłonie przechodzącego z Gibraltaru do Aleksandrii „Force F" (patrz – *Liverpool*). W początku września brał udział w akcji ubezpieczającej przejście konwoju Grecja-Aleksandria, a pod koniec tego miesiąca przewiózł kontyngent wojska na Maltę (patrz – *Liverpool*). Od 8 do 14 października, wraz z silnym zespołem Mediterranean Fleet (także: okręty liniowe *Malaya*, *Ramillies*, *Valiant* i *Warspite*, lotniskowce *Illustrious* i *Eagle*, krążownik ciężki *York*, krążowniki lekkie *Liverpool*, *Ajax*, *Orion* i australijski *Sydney* oraz 13 niszczycieli), pod dowództwem admirała A.B. Cunninghama, stanowił daleką osłonę konwoju maltańskiego MW 3. 11 listopada znajdował się w zespole osłony lotniskowca *Illustrious*, którego samoloty dokonały udanego nalotu na Tarent (patrz – *Glasgow*). W drugiej części miesiąca wziął udział w eskorcie konwoju do Pireusu oraz nieco później na Maltę (patrz – *Glasgow*), a w początku grudnia osłaniał *Illustriousa*, którego samoloty atakowały cele na wybrzeżach północnoafrykańskich.

16 grudnia z Aleksandrii na Maltę wyszedł składający się z czterech statków konwój. *Gloucester* znajdował się w składzie jego dalekiej osłony (także: okręty liniowe *Valiant* i *Warspite*, lotniskowiec *Illustrious*, krążownik ciężki *York* i 14 niszczycieli). W drodze powrotnej samoloty lotniskowca dokonały nalotów na włoskie lotniska na wyspach Rodos i Stampalia (Astipalia – w archipelagu Dodekanez). W początku stycznia uczestniczył w dostarczeniu posiłków na Maltę oraz w ubezpieczaniu operacji „Excess" (patrz – *Southampton*). 10 tego miesiąca okręty brytyjskie w Cieśninie Tunezyjskiej zostały zaatakowane przez bombowce niemieckie, którym udało się poważnie uszkodzić lotniskowiec *Illustrious*. Tego dnia *Gloucester* między innymi eskortował w drodze na Maltę uszkodzony na zrzuconych przez samoloty niemieckie minach (koło wyspy Pantelleria) niszczyciel *Gallant*.

HMS *Gloucester* wchodzi do Grand Harbour (La Valetta, Malta) w marcu 1939 r. Na wieżach „B" i „X" trójkolorowe pasy namalowane w związku z działalnością w tzw. patrolach neutralności na wodach hiszpańskich.





HMS *Gloucester* w 1939 r. Widoczny drugi (rufowy) dalocelownik artylerii głównej oraz otwarte oba hangary lotnicze.

11 stycznia 1941 roku, w drodze z Malty do Aleksandrii – na wschód od wyspy – o godz. 15.00 został zaatakowany przez niemieckie samoloty i trafiony w pomost bombą, która na szczęście nie eksplodowała. Uszkodzenia nie były duże, jednak dziewięć osób z obsady pomostu zginęło, a 14 zostało rannych. Pod wieczór samoloty niemieckie po raz kolejny atakowały – jedna 250 kg bomba eksplodowała w pobliżu krążownika, przy czym uszkodzenia spowodowane odłamkami były niewielkie. Podczas operacji, *Gloucester* wraz z niszczycielem *Diamond* zdjął część załogi z ciężko uszkodzonego *Southamptona* i dobił go jedną torpedą. W połowie lutego krążownik ponownie osłaniał kolejny maltański konwój, a 24 tego miesiąca wziął udział w nieudanej próbie zajęcia wyspy Castellorizo (Kastellorizon – w archipelagu Dodekanez, na wschód od Rodos). 6 marca wraz z krążownikiem ciężkim *York* i lekkim *Bonaventure* (grupa „AG 1") wyszedł z Aleksandrii z zadaniem przetransportowania wojska do Grecji. Następnego dnia zespół przybył do Pireusu.

28 marca dowodzony przez komandora H.A. Rowleya *Gloucester* uczestniczył w bitwie z włoską flotą pod Matapanem. Podczas tej operacji znajdował się w składzie podążających z Pireusu na Morze Egejskie sił lekkich („Force B") wiceadmirała H.D. Pridham-Wippella, razem z krążownikami lekkimi – *Ajax*, *Orion* i australijskim *Perth* oraz niszczycielami – *Hasty*, *Hereward*, *Ilex* i australijskim *Vendetta*. Okręty te koło Krety miały dołączyć do dowodzonych przez admirała A.B. Cunninghama sił głównych – które wyszły z Aleksandrii – w składzie: pancerniki *Barham*, *Valiant* i *Warspite*, lotniskowiec *Formidable* oraz flotylla niszczycieli. O godzinie 06.33 z zespołu Pridham-Wippella dojrzano pierwsze włoskie samoloty, a o 07.58 *Gloucester* wypatrzył nieprzyjacielski krążownik ciężki *Trieste*. O godzinie 08.12 włoskie krążowniki – które zostały przez admirała A. Jachino wydzielone z sił głównych do przechwycenia krążowników Royal Navy – otworzyły ogień z armat kal. 203 mm i Brytyjczycy – po oddaniu kilku za krótkich salw z armat kal. 152 mm – zmuszeni zostali się wycofać poza zasięg armat 8-calowych.

Wkrótce Włosi otrzymali rozkaz powrotu do swoich sił głównych i teraz krążowniki brytyjskie ruszyły w pościg za nimi. Dostały się jednak pod ogień pancernika *Vittorio Veneto* i zmuszone zostały do postawienia zasłony dymnej i odwrotu. Dodatkowo awaria siłowni na *Gloucesterze* spowodowała konieczność zmniejszenia prędkości zespołu z 28 do 24 węzłów, przy czym ten pierwszy musiał płynąć bez zygzakowania. Jak wiadomo, cała bitwa zakończyła się generalnym sukcesem Brytyjczyków, których siłom głównym w starciu nocnym udało się zatopić trzy krążowniki ciężkie (*Fiume*, *Pola* i *Zara*) i dwa niszczyciele (*Vittorio Alfieri* i *Giosue Carducci*) oraz wcześniej – w czasie starcia porannego – uszkodzić poważnie pancernik *Vittorio Veneto* (okręt ten został storpedowany przez samoloty brytyjskie), przy czym sami nie ponieśli żadnych strat. 15 kwietnia *Gloucester* wraz niszczycielem *Hasty* ostrzelał włoską bazę w Fort Capuzzo.

W dniach 20 i 21 tego miesiąca *Gloucester*, razem z pancernikami *Barham*, *Valiant* i *Warspite* oraz dziewięcioma niszczycielami („Force B" admirała A.B. Cunninghama), uczestniczył w ostrzale Trypolisu. Okręty prowadziły ogień przez 42 minuty z odległości 7 i 5,5 Mm, niszcząc nabrzeża i instalacje portowe oraz pewną liczbę jednostek pływających. Włoska artyleria brzegowa odpowiedziała dopiero po około 20 minutach, jednak nie uzyskała żadnych trafień i zespół brytyjski wycofał się bez strat. Kilka dni później *Gloucester* wraz z „Force H" osłaniał lotniskowiec *Ark Royal*, którego zadaniem było dostarczenie 21 samolotów myśliwskich *Hurricane* RAF-u na Maltę (operacja „Dunlop"). 30 kwietnia – podczas postoju na Malcie – krążownik został zaatakowany przez samoloty nieprzyjacielskie i trafiony bombą, która na szczęście nie wybuchła. Przebiła ona pokład górny, dolny, lewą burtę poniżej poziomu wody i wpadła do wody. Uszkodzenia były niewielkie i nie trzeba było wycofywać jednostki z akcji. W początku maja jednostka wzięła udział w operacji „Tiger" – przeprowadzeniu składającego się z pięciu szybkich statków konwoju z Gibraltaru do Aleksandrii. Jego eskortę stanowił dowodzony przez admirała J.F. Somerville'a zespół „Force H" w składzie – pancernik *Malaya*, krążownik liniowy *Renown*, lotniskowiec *Ark Royal*, *Gloucester* i niszczyciele. Dodatkową osłonę tworzyły posiłki dla Mediterranean Fleet w składzie – pancernik *Queen Elizabeth* oraz krążowniki lekkie *Fiji* i *Naiad*. Konwój wyszedł z Gibraltaru 6 maja, a do celu dotarł 9 tego miesiąca. Pomimo ciężkich ataków z powietrza tylko jeden statek konwoju został utracony i to w dodatku na minie.

Ostatnim dniem *Gloucestera* był 22 maja 1941 roku – kiedy razem z zespołem kontradmirała H.B. Rawlingsa (także: pancerniki *Valiant* i *Warspite*, krążownik lekki *Fiji* oraz siedem niszczycieli) brał udział w ewakuacji wojsk brytyjskich z Krety. Początkowo wraz z *Fiji* osłaniał akcję ratowniczą niszczycieli *Kandahar* i *Kingston* przy zbombardowanym przez Ju-87 z I i III/St.G 2 *Greyhoundzie* (który wkrótce zatonął), przy czym część źródeł podaje, że oba krążowniki także zostały lekko uszkodzone. Później, po długotrwałym odpieraniu niemieckich nalotów i wystrzelaniu całej amunicji armat kal. 102 mm i prawie całej „pom-pomów", o godz. 15.50 na południowy zachód od wyspy, okręt zaatakowały po raz kolejny bombowce nurkujące. Tym razem praktycznie bezbronny krążownik został trafiony czterema bombami (kolejne trzy eksplodowały w niewielkiej odległości od lewej burty jednostki).

Pierwsza z nich przebiła barbetę wieży „X" i wybuchła w pomieszczeniu ładowania amunicji, natomiast druga uderzyła obok i

zniszczyła rufowe dalocelowniki kierowania ogniem artylerii głównej oraz przeciwlotniczej. Zwalony za burtę został tylny maszt, zniszczeniu uległy – kotłownia „B", pomieszczenie agregatów prądotwórczych oraz główne stanowisko łączności radiowej. Trzecia bomba eksplodowała na lewej burcie między pierwszym a drugim stanowiskiem armat przeciwlotniczych kal. 102 mm, czwarta zaś uderzyła w lewoburtową platformę działek kal. 40 mm, przeszła przez hangar i wybuchła w stołówce. Okręt palił się w kilku miejscach, w sposób niekontrolowany zaczął nabierać wody i przechylać się na lewą burtę. Wkrótce przewrócił się do góry dnem i zatonął rufą na pozycji 35°50'N/23°00'E.

Przepływający obok tonącego *Gloucestera* krążownik *Fiji* zrzucił połowę swoich środków ratunkowych (jeszcze tego samego dnia także zbombardowany – przez samotny samolot myśliwski (!) Messerschmitt Bf-109 – poszedł na dno o godz. 19.15, tracąc 276 członków załogi). Zginęło jednak aż 736 oficerów i marynarzy (inne źródła podają 693), uratowało się zaś ich jedynie 82. Rozbitkowie zostali podniesieni z wody przez niemieckie ratunkowe łodzie latające Dornier Do-24 i włoskie jednostki pływające, przy czym liczba uratowanych – według ich danych – miała sięgać aż około 500.

W sumie – oprócz *Gloucestera*, *Fiji* i *Greyhounda* – podczas ewakuacji Krety Royal Navy utraciła jeszcze niszczyciele *Kashmir* i *Kelly*, a okręty liniowe *Valiant* i *Warspite*, krążownik lekki *Naiad* oraz cztery niszczyciele zostały uszkodzone.

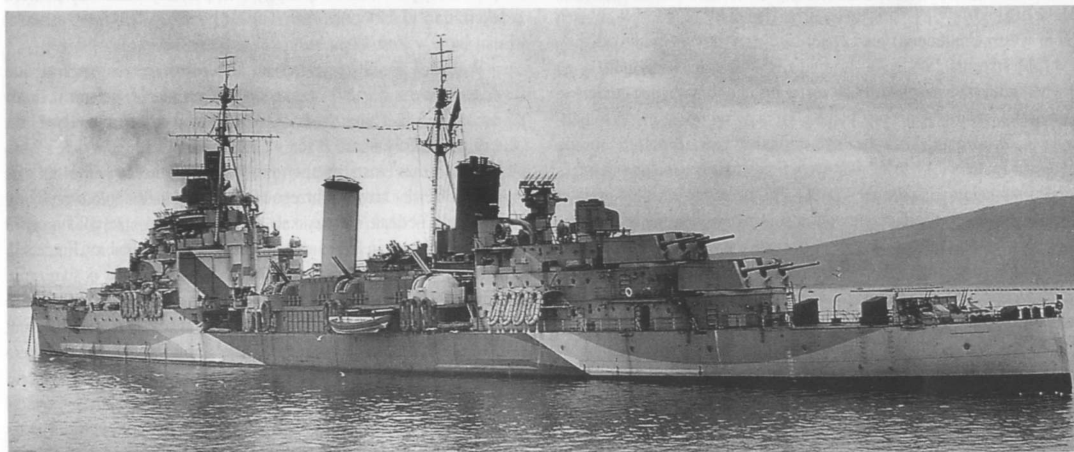
Spadkobiercą nazwy krążownika stał się wcielony do służby w roku 1985 niszczyciel rakietowy typu *Manchester*.

OCENA KRĄŻOWNIKÓW TYPU 'TOWN' (*SOUTHAMPTON*)

Pieniądze wydane na budowę (ta kosztowała rzędu 17 mln funtów szterlingów, dla porównania pancerniki *Nelson* i *Rodney* kosztowały po 7,5 i 7,6 mln), eksploatację, remonty i modernizacje krążowników lekkich typu *Southampton* z całą pewnością nie poszły na marne. Brytyjczykom udało się skonstruować i zbudować serię bardzo udanych okrętów, których działalność w czasie II wojny światowej była nie do przecenienia i w odpowiednio dużym stopniu wpłynęła na jej losy, przynajmniej na niektórych akwenach. Decyzja o uzbrojeniu 'Townów' w 12 armat kal. 152 mm – w odniesieniu do przeciążonych i narażonych na zbyt duże obciążenia konstrukcyjne krążowników japońskich (typ *Mogami* w swej pierwotnej postaci) i amerykańskich (typ *Brooklyn*) – jak się wydaje była optymalna.

Uważane przez specjalistów za spełniające swoje podstawowe funkcje okręty, stały się 'Towny' do pewnego stopnia jednostkami wzorcowymi dla kolejnych typów krążowników lekkich Royal Navy (rzecz jasna poza typem *Dido*, spełniającym inne zadania).

Generalnie okręty były lubiane przez swoje załogi, które służyły na nich na większości akwenów objętych działaniami wojennymi, ze szczególnym jednak uwzględnieniem rejonu Morza Śródziemnego. Tam też trzy z nich zginęły w wyniku akcji nieprzyjaciela (*Southampton* i *Gloucester* zbombardowane przez samoloty niemieckie oraz *Manchester* storpedowany przez włoskie ścigacze), co daje 100 procent strat bezpowrotnych wśród krążowników typu 'Town'. Także na Morzu Śródziemnym okręty te odniosły najwięcej poważnych uszkodzeń (*Glasgow* – trafiony dwiema włoskimi torpedami lotniczymi, *Birmingham* – trafiony torpedą przez niemiecki okręt podwodny *U 407*, *Manchester* – trafiony włoską torpedą lotniczą i *Liverpool* – dwukrotnie trafiony włoskimi torpedami lotniczymi). Uszkodzenia na innych akwenach były rzadsze (*Southampton* – trafiony niemiecką ciężką bombą lotniczą, *Sheffield* – po wejściu na minę koło Islandii i *Glasgow* trafiony dwoma ciężkimi pociskami przez niemiecką artylerię brzegową). Powyższe zestawienie poważnych uszkodzeń okrętów i jednak ich ostateczne uratowanie świadczy o dużej wytrzymałości konstrukcyjnej jednostek. Także wśród krążowników utraconych, tylko jeden z nich – *Gloucester* – zatonął w sposób niekontrolowany, natomiast dwa pozostałe musiały zostać samozatopione w wyniku niekorzystnej sytuacji taktycznej w danej fazie działań bojowych[10]. Pięć 'Townów', które przetrwały wojnę, służyło we flocie brytyjskiej jeszcze wiele lat po jej zakończeniu, idąc na złom dopiero w latach 1958-1967. Ich zaletami była staranna, przedwojenna budowa, dość duża objętość wewnętrzna kadłuba i nadbudówek oraz zapas stateczności – znacznie większe niż na okrętach typu *Fiji* ('Colony') czy *Dido*.



Belfast w 1942 r., jeden z dwóch okrętów zmodyfikowanego typu «Town», zw. też typem *Edinburgh*. Obie wieże rufowe o poziom wyżej niż na krążownikach typu «Town». Widoczne dobudowane bąble mające zwiększyć ochronę kadłuba po uszkodzeniu przez wybuch miny magnetycznej.

[10] Aczkolwiek jedna tylko włoska torpeda kal. 450 mm, mająca masę głowicy bojowej rzędu 170-200 kg (co stanowiło mniej więcej 60 procent przeciętnej masy materiału wybuchowego w standardowych torpedach kal. 533 mm), potrafiła – wskutek trafienia w niefortunne miejsce – narobić potężnych szkód, doprowadzając do utraty *Manchestera*.

WAŻNIEJSZA BIBLIOGRAFIA

Bekker C., *Przeklęte morze*. Warszawa 1999

Blair C., *Hitlera wojna U-bootów*, t. I: *Myśliwi 1939-1942*. Warszawa 1996

Blair C., *Hitlera wojna U-bootów*, t. II: *Ścigani 1942-1945*. Warszawa 1998

Brown D., *Warship Losses of World War Two*. London 1990

Brown D.K., *The Design and Construction of British Warships 1939-1945*, t. I: *Major Surface Ships*. London 1995

Brzeziński S., *Brytyjski lekki krążownik HMS Belfast*. Wyszków 1998.

Buffetaut Y., *D-Day Ships. The Allied Invasion Fleet, June 1944*. London 1994

Burgess M., *Cruisers of the World 1873-1984*. Wellington 1984

Coward B.R., Haines G., *Battleship – Cruiser – Destroyer*. Enderby 1995

Dyskant J.W., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*. Gdańsk 1983

Fock H., *Flottenchronik. Die an den beiden Weltkriegen beteiligten aktiven Kriegsschiffe und ihr Verbleib*. Hamburg 2000

Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1905-1921*. London 1985

Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*. London 1980

Gröner E., *Taschenbuch der Handelsflotten 1940*. München 1940

Jarosz J., *Brytyjskie krążowniki ciężkie typu 'County'*, t. I-II. Tarnowskie Góry 1995-1999

Kaczkowski R., *Lotnictwo w działaniach na morzu*. Warszawa 1986

Kaczmarek R.M., *Narwik 1940*. Warszawa 1999

Kosiarz E., *Wojna na morzach i oceanach 1939-1945*. Gdańsk 1988

Kosiarz E., *Działania flot w drugiej wojnie światowej*. Gdańsk 1989

Lenton H.T., Colledge J.J., *Warships of World War II*. London 1964

Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*. Warszawa 1995

Lyon D.J., Lyon H.J., *World War II Warships*. London 1976

Manning T.D., Walker C.F., *British Warship Names*. London 1959

Perepeczko A., *Bój o Atlantyk*. Warszawa 1995

Perepeczko A., *Morze Śródziemne w ogniu*. Warszawa 1995

Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, t. I-II. Warszawa 1999-2000

Pertek J., *Morze w ogniu*. Warszawa 1996

Pertek J., Supiński W., *Wojna morska 1939-1945*. Poznań 1959

Piekałkiewicz J., *Kalendarium wydarzeń II wojny światowej*. Janki 1999

Preston A., *An Illustrated History of the Navies of World War II*. London 1976

Preston A., *Cruisers. An Illustrated History 1880-1980*. London 1980

Preston A. (red.), *Jane's Fighting Ships of World War II*. London 1990

Raven A., Roberts J., *TOWN Class Cruisers*. London 1975

Raven A., Roberts J., *British Cruisers of World War Two*. Annapolis 1987

Roberts J., *British Warships of the Second World War*. London 2000

Rohwer J., *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945*. München 1968

Rohwer J., Hümmelchen G., *Chronik des Seekrieges 1939-1945*. Oldenburg 1968

Skwiot M., Prusinowska T., *Operacja RHEINÜBUNG. Polowanie na BISMARCKA*. Gdańsk 1999

Smith G., *The War at Sea. Royal & Dominion Navy Actions in world War 2*. London 1989

Watton R., *The Cruiser BELFAST*. London 1985

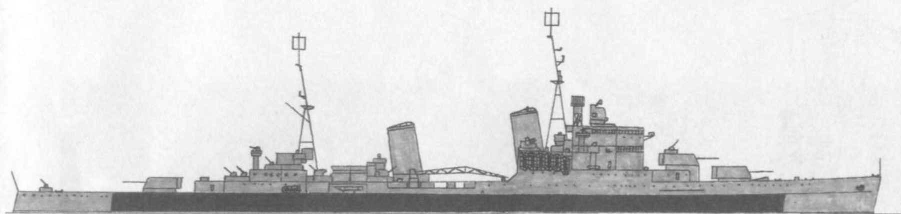
Whiple A.B.C., *Wojna na Morzu Śródziemnym*. Warszawa 1999

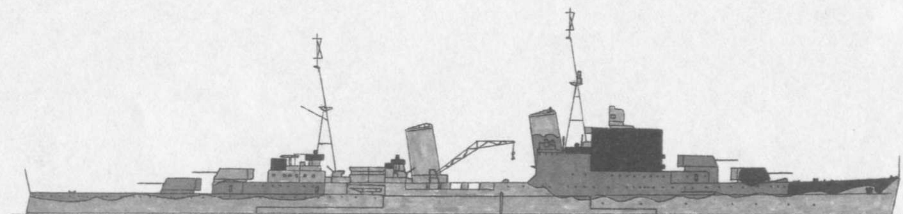
Winton J. (red.), *The War at sea 1939-1945*. London 1971

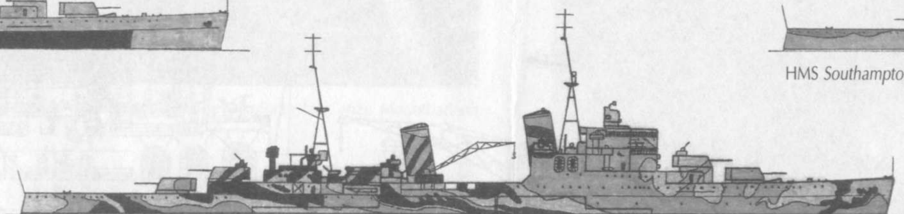


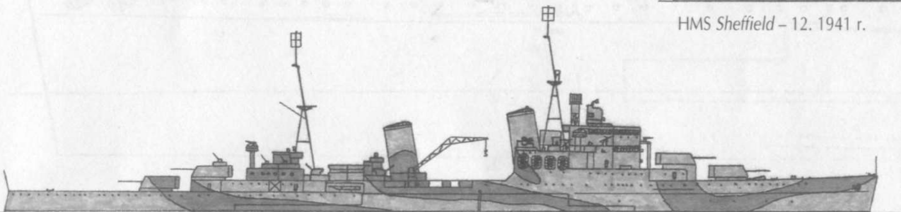
Spis treści

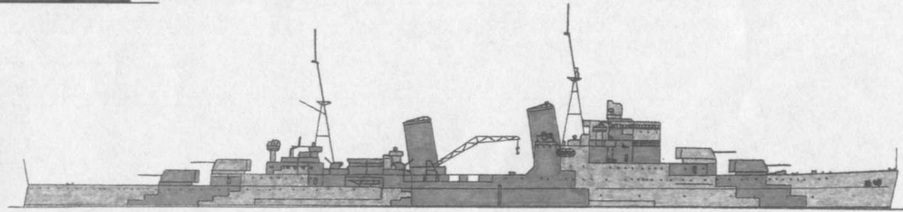
Kamuflaże stosowane na okrętach typu 'Town'

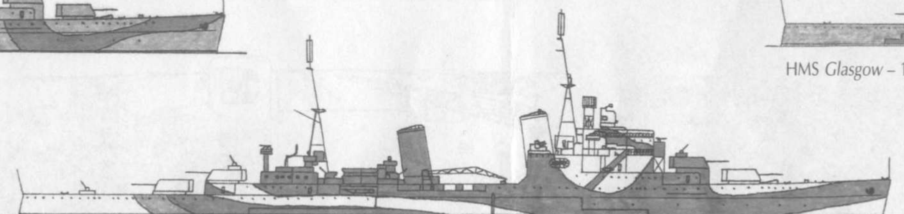

HMS *Newcastle* – 1945 r.

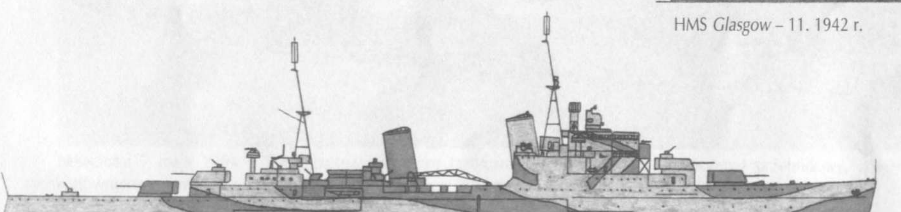

HMS *Southampton* – 06. 1940 r.

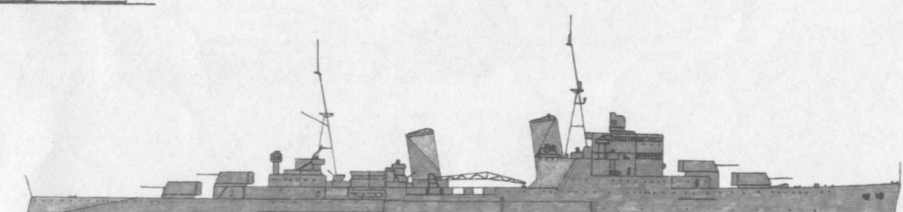

HMS *Sheffield* – 12. 1941 r.

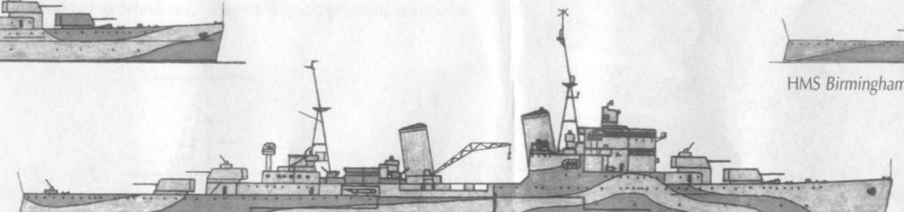

HMS *Sheffield* – koniec 1942 r.

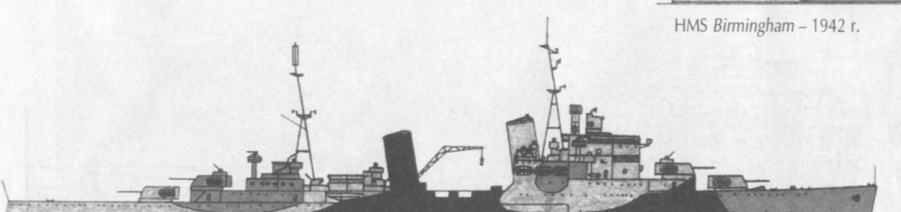

HMS *Glasgow* – 1941 r.

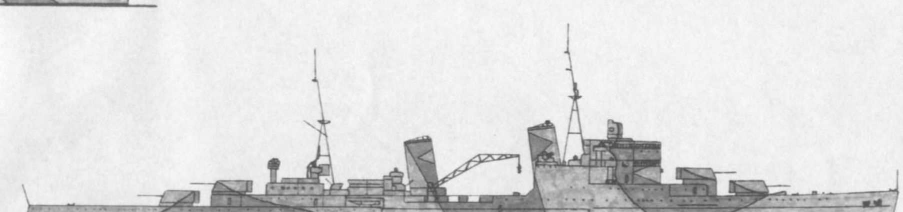

HMS *Glasgow* – 11. 1942 r.

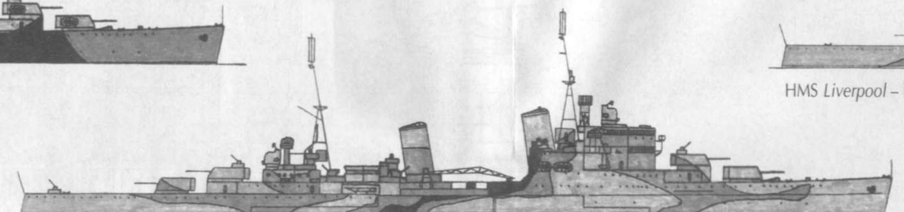

HMS *Glasgow* – połowa 1943 r.


HMS *Birmingham* – 09. 1940 r.


HMS *Birmingham* – 1942 r.


HMS *Birmingham* – 09. 1943 r.

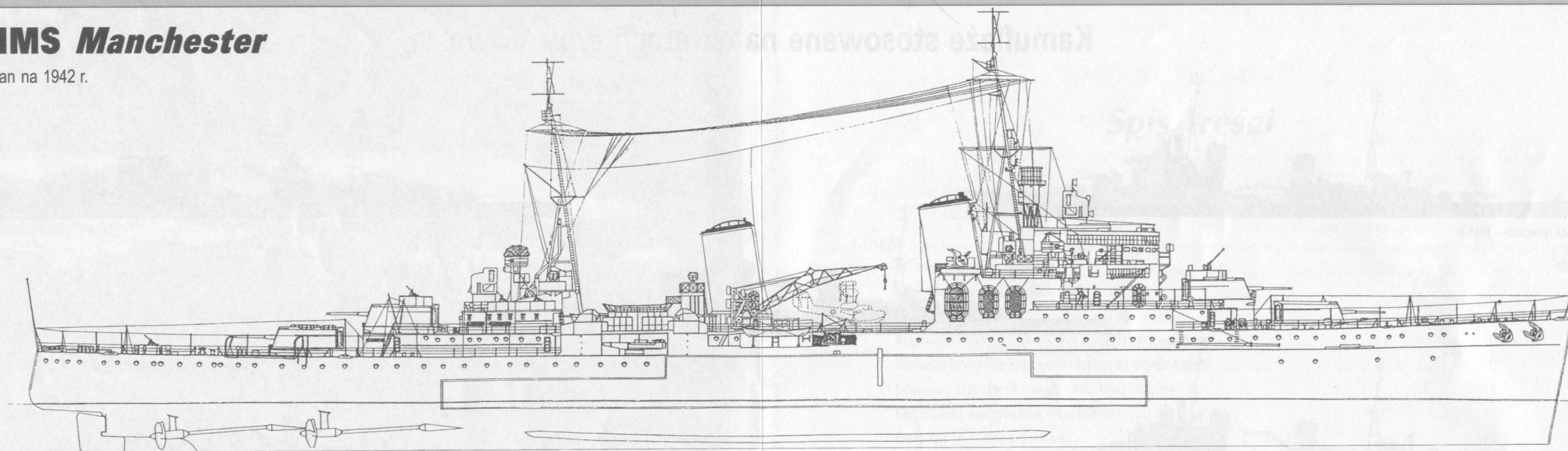

HMS *Liverpool* – koniec 1940 r.

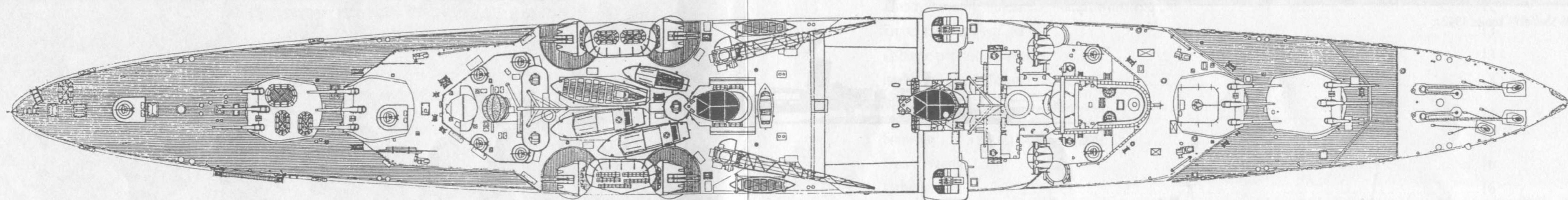

HMS *Liverpool* – 06. 1942 r.

Rys. Jacek Jarosz

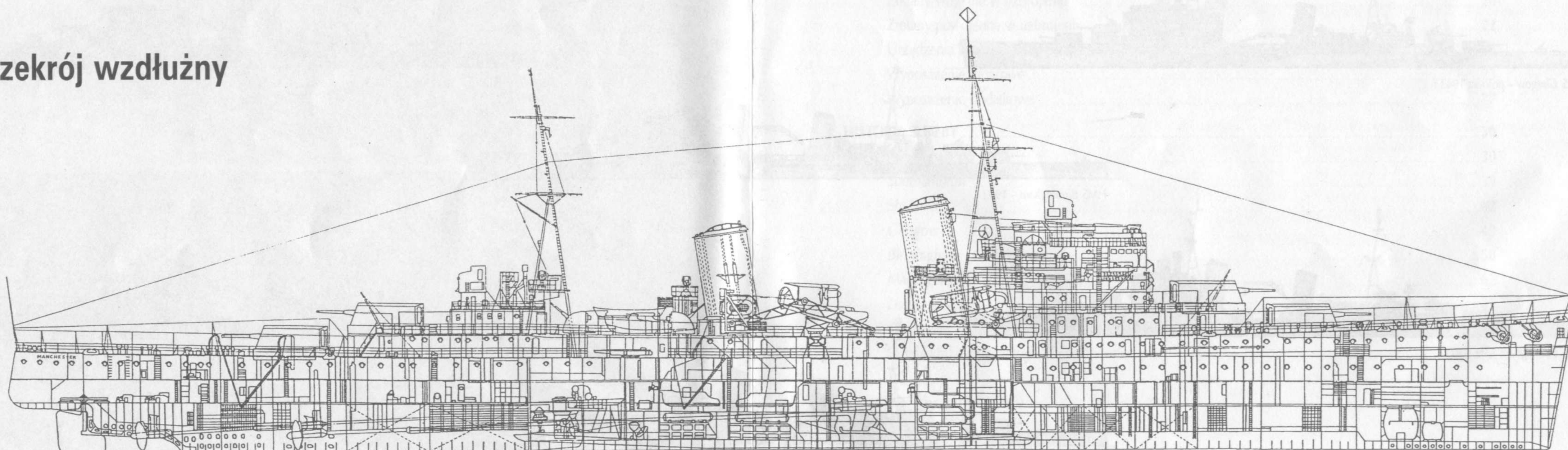
HMS *Manchester*

Stan na 1942 r.

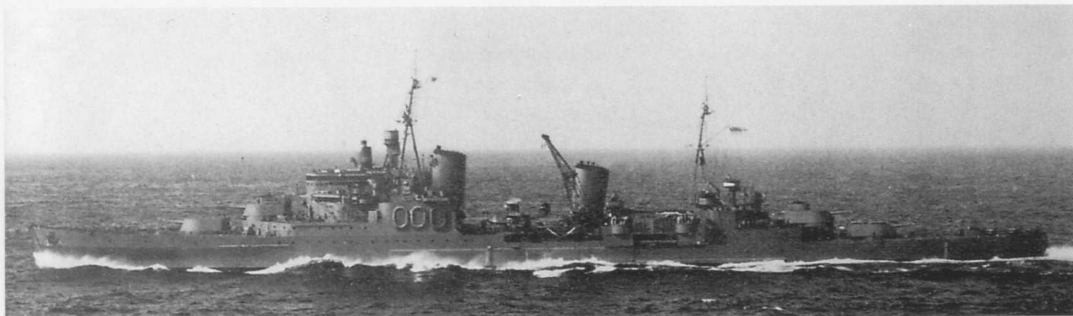




Przekrój wzdłużny



Rys. Jacek Jarost



Płynący z dość dużą prędkością *Manchester* w maju 1942 r. Był to jedyny okręt typu «Town» pomalowany w kolorze tzw. różu Mountbattena (Mountbatten pink).



Newcastle 7 maja 1954 r. (brak burtowego znaku taktycznego), dwa lata po zakończeniu przebudowy, z nowym zaokrąglonym pomostem, kratownicowym masztem dziobowym i uniwersalnym systemem kierowania ogniem Mk VI.



Swiftsure – przedstawiciel ostatniego w zasadzie typu brytyjskich krążowników wywodzących się z «Townów», pomijając typ «Tiger». Począwszy od typu *Fiji* («Colony») stosowano proste kominy i maszty (tak samo było na mniejszych krążownikach – 11 okrętów typu *Dido* miało skośne kominy i maszty, ale już na piątce jednostek typu ulepszonego, zw. też typem *Bellona*, powrócono do prostych kominów i masztów). Fotografię wykonano we wrześniu 1950 r. w trakcie opuszczania przez *Swiftsure* Gibraltaru.



8920-09-X
9 788388 920097 >